

No. 34955

**Canada
and
Czech Republic**

Agreement between the Government of Canada and the Government of the Czech Republic on air transport (with annex). Prague, 13 March 1996

Entry into force: 13 March 1996 by signature, in accordance with article XXVI

Authentic texts: Czech, English and French

Registration with the Secretariat of the United Nations: Canada, 13 August 1998

**Canada
et
République tchèque**

Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien (avec annexe). Prague, 13 mars 1996

Entrée en vigueur : 13 mars 1996 par signature, conformément à l'article XXVI

Textes authentiques : tchèque, anglais et français

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Canada, 13 août 1998

[CZECH TEXT — TEXTÉ TCHÈQUE]

**Dohoda mezi
vládou Kanady a vládou České republiky
o letecké dopravě**

Vláda Kanady a vláda České republiky, dále uváděné jako smluvní strany,
jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené
k podpisu v Chicagu sedmého prosince 1944, a

vedeny přáním uzavřít Dohodu za účelem rozvíjení vztahů v letecké dopravě
mezi a za jejich územími,

se dohodly takto:

Č l á n e k I
(Definice)

Pro účely této Dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "letecké úřady" znamená v případě Kanady ministra dopravy a Národní dopravní úřad Kanady, v případě České republiky ministerstvo dopravy, nebo, v obou případech, jakýkoli jiný orgán nebo osoby oprávněné k provádění funkcí vykonávaných uvedenými úřady;
- (b) výraz "dohodnuté služby" znamená pravidelné letecké služby na linkách stanovených v této Dohodě pro dopravu cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci;
- (c) výraz "Dohoda" znamená tuto Dohodu, Seznam linek, jakoukoli Přílohu k nim připojenou a jakékoli změny Dohody, Seznamu linek nebo kterékoli Přílohy;
- (d) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy a jakoukoli změnu příloh nebo Úmluvy podle jejich článků 90 a 94, pokud tyto přílohy a změny byly přijaty oběma smluvními stranami;
- (e) výraz "určený letecký podnik" znamená letecký podnik, který byl určen a oprávněn v souladu s článkem IV a V této Dohody;
- (f) výraz "tarif" znamená ceny nebo poplatky placené za přepravu cestujících, zavazadel a zboží a podmínky za kterých se tyto ceny nebo poplatky uplatňují, včetně cen nebo poplatků a podmínek za jiné pomocné služby, ale nezahrnuje poplatky pro dopravu poštovních zásilek;
- (g) výrazy "území", "letecká služba", "mezinárodní letecká služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v člancích 2 a 96 Úmluvy.

Č l á n e k II
(Poskytnutí práv)

1. Každá smluvní strana udělí druhé smluvní straně následující práva pro provádění mezinárodních leteckých služeb leteckým podnikem nebo leteckými podniky určenými touto druhou smluvní stranou:

- (a) létat bez přistání přes její území;
- (b) přistávat na jejím území pro potřeby nikoli obchodní; a
- (c) pokud není stanoveno jinak v této Dohodě, přistávat na jejím území při provozování linek stanovených v této Dohodě za účelem nakládání a vykládání cestujících a zboží včetně poštovních zásilek v mezinárodní dopravě, odděleně nebo v kombinaci.

2. Letecké podniky každé smluvní strany, kromě těch, které jsou určeny podle článku IV této Dohody, budou také požívat práva uvedená v odstavci 1 (a) a (b) tohoto článku.

3. Ustanovení odstavce 1 tohoto článku nezmocňuje určený letecký podnik jedné smluvní strany k nakládání cestujících a zboží včetně poštovních zásilek na území státu druhé smluvní strany za úplatu nebo nájemné pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

Č l á n e k III
(Záměna typu letadla)

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany může na linkách stanovených v této Dohodě provést změnu typu letadla na území státu druhé smluvní strany nebo v mezilehlém bodu v třetích zemích za následujících podmínek:
 - (a) je to zdůvodnitelné požadavkem hospodárnosti provozu;
 - (b) kapacita užívaná pro let na úseku linky vzdálenějším od území státu smluvní strany, která letecký podnik určila, nebude větší než ta užívaná na bližším úseku;
 - (c) letadlo používané na úseku vzdálenějším od území státu smluvní strany, která letecký podnik určila, bude provozováno jako prodloužení dohodnuté služby zabezpečované letadlem používaným na bližším úseku;
 - (d) objem pokračující přepravy je přiměřený;
 - (e) letecký podnik nebude uvádět, přímo či nepřímo, ať již v letových řádech, počítačových prodejně-knihovacích systémech, informacích o tarifech nebo inzerci, nebo jiných podobných prostředcích, že poskytuje jinou službu než je dohodnutá služba pro odpovídající stanovenou linku;
 - (f) pokud dohodnutá služba zahrnuje záměnu typu letadla, tato skutečnost o provádění služby bude uvedena ve všech letových řádech, počítačových prodejně-knihovacích systémech, informacích o tarifech, inzerci a jiných podobných prostředcích;
 - (g) v souvislosti s přistáním nebo odletem jakéhokoli jednoho letadla bude v místě v němž dochází k záměně typu letadla provozován pouze jeden let odlétávajícím nebo přilétávajícím letadlem, pokud nebude povoleno jinak leteckým úřadem druhé smluvní strany; a
 - (h) ustanovení článku XI této Dohody se vztahují na všechna opatření prováděná v souvislosti se záměnou typu letadla.
2. Ustanovení odstavce 1 tohoto článku se nedotýkají práva leteckého podniku změnit letadlo na území státu smluvní strany, která určila tento letecký podnik.
3. Ustanovení tohoto článku neomezují způsobilost leteckého podniku poskytovat služby prostřednictvím ujednání o společném označení nebo o vyblokování prostoru, uvedeném v Seznamu linek v této Dohodě.

Článek IV
(Určení leteckých podniků)

Každá smluvní strana bude mít právo k provozu dohodnutých služeb určit diplomatickou nótou letecký podnik nebo letecké podniky a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem.

Článek V
(Oprávnění leteckých podniků)

1. Po obdržení zprávy o určení nebo nahrazení podle článku IV této Dohody, letecký úřad druhé smluvní strany, podle zákonů a předpisů této smluvní strany, udělí bez odkladu leteckému podniku nebo leteckým podnikům takto určeným příslušná oprávnění k provozu dohodnutých služeb, pro které byl letecký podnik určen.

2. Po obdržení těchto oprávnění může letecký podnik kdykoli zahájit provoz dohodnutých služeb, v plném či částečném rozsahu, za předpokladu, že tento letecký podnik splňuje ustanovení této Dohody, a zejména, že jsou stanoveny tarify v souladu s ustanoveními článku XIV této Dohody.

Článek VI (Odvolání a omezení oprávnění)

1. Letecký úřad každé smluvní strany bude mít právo odepřít leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou oprávnění uvedená v článku V této Dohody, zrušit, pozastavit nebo uložit podmínky k těmto oprávněním, dočasně nebo trvale:

- (a) v případě, že letecký podnik neprokáže podle zákonů a předpisů smluvní strany udělující práva, obvykle a přiměřeně uplatňovaných v souladu s Úmluvou, svou způsobilost;
- (b) v případě, že letecký podnik se neřídí zákony a předpisy smluvní strany udělující práva;
- (c) v případě, že není přesvědčen, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola leteckého podniku patří smluvní straně, která letecký podnik určila nebo jejím státním příslušníkům; a
- (d) v případě, že druhá smluvní strana nedodržuje a nevede správu norem uvedených v článku VIII a článku IX této Dohody.

2. Pokud nebude nutné provést okamžité opatření k zabránění výše uvedeného porušování zákonů a předpisů, práva vyjmenovaná v odstavci 1 tohoto článku budou uplatněna pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany v souladu s článkem XX této Dohody.

Článek VII (Použití zákonů)

1. Zákony, předpisy a postupy jedné smluvní strany, vztahující se na vstup, pobyt nebo výstup z území jejího státu letadel provozujících mezinárodní lety, nebo na provoz a létání těchto letadel, budou dodržovány určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky druhé smluvní strany při vstupu, výstupu a při provozu na tomto území.

2. Zákony a předpisy jedné smluvní strany, týkající se vstupu, výstupu, tranzitu, přistěhovalectví, pasů, cel, měnových a zdravotních opatření, budou dodržovány určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky druhé smluvní strany a posádkami, cestujícími a nákladem, včetně poštovních zásilek, nebo jejich jménem, při tranzitu, vstupu, výstupu a pobytu na území státu této smluvní strany.

3. Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nebude žádná smluvní strana dávat přednost svým vlastním nebo jakýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké služby.

4. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území státu kterékoli smluvní strany budou osvobozeny od celních a jiných podobných poplatků.

Článek VIII (Bezpečnostní normy, osvědčení a průkazy)

1. Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané nebo potvrzené jednou ze smluvních stran a dosud mající účinnost budou uznány za platné druhou smluvní stranou za účelem provozu dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy byly vydány nebo potvrzeny jako platné podle a v souladu s normami stanovenými Úmluvou. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat pro lety nad územím svého státu diplomy a průkazy vydané druhou smluvní stranou jejím státním příslušníkům.

2. Jestliže oprávnění a podmínky diplomů a průkazů uvedených výše v odstavci 1, vydaných pro provoz dohodnutých služeb letecký úřadem jedné smluvní strany jakékoli osobě, nebo určenému leteckému podniku, nebo letadlu, by dovozovaly rozdíl od norem stanovených podle Úmluvy a tento rozdíl je ohlášen Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, letecký úřad druhé smluvní strany může požadovat podle článku XX této Dohody provedení konzultací s leteckým úřadem první smluvní strany za účelem objasnění této rozdílné prováděcí praxe.

3. Každá smluvní strana může požádat druhou smluvní stranu o konzultace týkající se vydávání a udržování bezpečnostních norem pro letecká zařízení, letecké posádky, letadla a pro provoz určených leteckých podniků. Jestliže po těchto konzultacích jedna ze smluvních stran zjistí, že druhá smluvní strana neúčinně dodržuje a nedostatečně vede správu bezpečnostních norem a požadavků v této oblasti tak, aby nejméně odpovídaly minimálním normám, které mohou být stanoveny podle Úmluvy, druhá smluvní strana bude vyrozuměna o těchto zjištěních a opatřeních, která jsou považována za potřebná k dosažení souladu s těmito minimálními normami, a uskuteční příslušná opravná opatření. V případě, že druhá smluvní strana neučiní taková příslušná opatření v rozumné době, budou uplatněna ustanovení článku VI.

Článek IX (Ochrana civilního letectví)

1. Smluvní strany, v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, si navzájem znovu potvrzují, že závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou část této Dohody.

2. Smluvní strany, aniž by tím byly omezeny jejich všeobecná práva a povinnosti podle mezinárodního práva, budou zejména jednat v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970 a Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971 a Protokolu o potlačení protiprávních činů násilí na letištech sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988 a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu civilního letectví, která je závazná pro obě smluvní strany.

3. Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádky, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

4. Smluvní strany budou jednat v souladu s ustanoveními o ochraně civilního letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako přílohy k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní ustanovení použitelná vůči smluvním stranám; budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel jejich registrace nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na území jejich států, a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně civilního letectví.

5. Každá smluvní strana souhlasí s tím, že může být požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví zmíněná výše v odstavci 4 vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území jejího státu. Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou účinně uplatňována přiměřená opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručích zavazadel, zapsaných zavazadel a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání.

6. Každá smluvní strana bude také s porozuměním posuzovat jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření, aby se čelilo určité hrozbě.

7. Každá smluvní strana bude mít právo, na základě předchozího nejméně šedesátidenního (60) vyrozumění, vyhodnotit bezpečnostní opatření prováděné provozovateli letadel na území státu druhé smluvní strany pro lety přilétávající nebo odlétávající z území jejího státu. Administrativní opatření k provedení takového vyhodnocení budou dohodnuta mezi leteckými úřady a uskutečněna bez odkladu tak, aby bylo zajištěno, že vyhodnocení bude provedeno v požadované době.

8. Dojde-li k spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla, nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k urychlenému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.

9. Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že druhá smluvní strana se odehlíla od ustanovení tohoto článku, první smluvní strana může požadat o okamžité konzultace s druhou smluvní stranou. Nedosažení uspokojivé dohody bude důvodem k uplatnění článku VI této Dohody.

Článek X (Užívání letišť a leteckých zařízení)

1. Poplatky uložené na území státu jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany za použití letišť a jiných leteckých zařízení nebudou vyšší než poplatky ukládané jakémukoli jinému letadlu konajícímu podobné mezinárodní služby.

2. Každá smluvní strana bude podporovat provádění konzultací mezi kompetentními úřady odpovědnými za stanovení poplatků a určeným leteckým podnikem užívajícím služby a zařízení, a kde to je možné, prostřednictvím organizací zastupujících letecké podniky. V přiměřeném rozsahu bude uživatelům poskytnuta zpráva o jakémkoli návrhu na změny uživatelských poplatků, aby se jim umožnilo vyjádřit názor před provedením změn.

3. Žádná smluvní strana neposkytne výhody svému vlastnímu nebo jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany, konajícím podobné mezinárodní letecké služby, při užívání letišť, letových cest, leteckých provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení, nacházejících se pod její kontrolou.

Článek XI (Kapacita)

1. Určené letecké podniky obou smluvních stran budou mít řádné a stejné možnosti k provozu dohodnutých služeb.
2. Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran budou mít jako svůj přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na dopravu cestujících, zboží a poštovních zásilek mezi územími států smluvních stran.
3. Každá smluvní strana a její určený letecký podnik(y) budou brát v úvahu zájmy druhé smluvní strany a jejího určeného leteckého podniku(ů), aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování služeb, které zajišťuje druhý letecký podnik.
4. Pokud není stanoveno jinak v Seznamu linek k této Dohodě, určené letecké podniky smluvních stran se budou setkávat a vynasazí se dosáhnout dohody o kapacitě poskytované na stanovených linkách podle zásad uvedených v tomto článku. Jakákoli taková dohoda bude podléhat schválení leteckých úřadů smluvních stran. V případě, že nebude dosaženo dohody mezi dvěma nebo všemi určenými leteckými podniky, záležitost bude postoupena leteckým úřadům smluvních stran, které se vynasazí otázku vyřešit, bude-li to nutné, podle článku XX této Dohody.

Článek XII (Statistiky)

1. Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne nebo zajistí, aby jeho určené letecké podniky poskytly leteckému úřadu druhé smluvní strany, periodické nebo jiné statistické údaje, které mohou být rozumně požadovány za účelem posouzení provozu dohodnutých služeb a vztahujících se k dopravě uskutečněné jejími určenými leteckými podniky na linkách stanovených v této Dohodě, uvádějící počáteční místo zahájení a konečné místo určení přepravy.
2. Letecké úřady obou smluvních stran budou udržovat úzké styky ve věci plnění odstavce 1 tohoto článku, včetně postupů pro poskytnutí statistické informace.

Článek XIII (Celní ustanovení)

1. Každá smluvní strana v největším rozsahu přípustném podle svého práva a na základě reciprocity osvobodí určený letecký podnik nebo podniky druhé smluvní strany od dovozních omezení, cel, dávek, inspekčních poplatků a jiných celostátních dávek a poplatků pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazací oleje, spotřebitelné technické zásoby, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla (včetně alkoholu, tabáku a jiných výrobků určených za letu pro prodej cestujícím v omezeném množství) a jiné věci, které mají být nebo jsou používány výhradně ve spojitosti s provozem nebo obsluhou letadla dotyčného leteckého podniku, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoliv tištěný materiál nesoucí vytištěné znaky společnosti a obvyklý náborový materiál bezplatně rozšiřovaný leteckým podnikem.
2. Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na věci zmíněné v odstavci 1 tohoto článku:
 - (a) dovezené na území státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem;

- (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany při přiletu na území státu druhé smluvní strany až do odletu z něho; a
- (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany;

a to bez ohledu na to, zda věci budou použity nebo spotřebovány zcela na území státu smluvní strany poskytující osvobození, za předpokladu že takové věci nebudou zcizeny na území státu této smluvní strany.

3. Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celnice na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod dohledem celnice do té doby než budou vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

Článek XIV (Tarify)

1. Tarify používané určeným leteckým podnikem nebo podniky jedné smluvní strany za dopravu na a z území státu druhé smluvní strany budou stanoveny v přiměřené výši, přičemž bude přihlíženo ke všem v úvahu připadajícím činitelům jako jsou náklady na provoz, přiměřený zisk, povaha služeb (jako je rychlost a cestovní uspořádání) a tarify ostatních leteckých podniků.
2. Určené letecké podniky smluvních stran se vynasnaží dohodnout tarify buď konzultacemi mezi dvěma nebo všemi určenými leteckými podniky smluvních stran, nebo prostřednictvím příslušného mezinárodního mechanismu pro koordinaci tarifů.
3. Tarify uvedené v odstavci 2 tohoto článku budou předloženy a obdrženy leteckými úřady smluvních stran nejméně třicet (30) dnů před navrhovaným datem jejich účinnosti, pokud letecké úřady smluvních stran nepovolí provést oznámení tarifů v kratší lhůtě. Tarify předložené leteckým úřadům obou smluvních stran budou po formální stránce v takové úpravě, jakou letecký úřad každé smluvní strany požaduje.
4. Pokud do patnácti (15) dnů od data obdržení letecký úřad jedné smluvní strany neoznámí leteckému úřadu druhé smluvní strany svůj nesouhlas s jemu předloženými tarify, tyto tarify budou považovány za přijaté nebo schválené a vstoupí v platnost dnem uvedeným v tarifním návrhu. V případě, že leteckými úřady byla povolena pro předložení tarifu kratší lhůta, mohou tyto dohodnout, že lhůta pro oznámení nesouhlasu bude kratší než patnáct (15) dnů.
5. Nebude-li možno stanovit tarif podle ustanovení odstavce 2 tohoto článku, nebo jestliže během stanovené lhůty bude, podle odstavce 4 tohoto článku, podáno oznámení o nesouhlasu, letecké úřady smluvních stran se vynasnaží určit tarif dohodou mezi sebou.
 - (a) Žádný tarif nevstoupí v platnost jestliže letecký úřad kterékoli smluvní strany předal oznámení o nesouhlasu, ledaže rozhodnutí o tarifu bylo učiněno podle ustanovení odstavce 5 tohoto článku nebo článku XX této Dohody.
 - (b) Jestliže letecký úřad jedné smluvní strany projeví nesouhlas se stanoveným tarifem, oznámí to s příslušným vysvětlením leteckému úřadu druhé smluvní strany a současně se určený letecký podnik (y) obou smluvních stran vynasnaží stanovit nový nebo upravený tarif. Jestliže do třiceti (30) dnů od takového oznámení, nebo v kratší lhůtě přijatelné pro oba letecké úřady, nepodá určený letecký podnik(y), jehož se to týká, vysvětlení k vyslovenému nesouhlasu, pak letecký úřad, který oznámil nesouhlas, bude mít právo pozastavit platnost

dotyčného tarifu a letecký úřad druhé smluvní strany může požádat o okamžitou konzultaci mezi oběma či všemi leteckými úřady za účelem vyřešení vyjádřeného nesouhlasu.

6. Jestliže se letecké úřady nemohou dohodnout na stanovení tarifu podle odstavce 5 nebo 5.b. tohoto článku, kterákoliv smluvní strana může požádat, aby byl spor vyřešen podle ustanovení článku XX této Dohody.

7. Určený letecký podnik (y) jedné smluvní strany může oznámit konkurenční tarif k jinému veřejně platnému tarifu mezi týmiž místy, huď na dohodnutých službách nebo do a z jakéhokoli nedohodnutého bodu směřováním po dohodnutých službách. Takové tarify budou srovnatelné s veřejně platnými tarify přihlášenými u leteckých úřadů pro stejný pár míst. Takový tarif (y) vždy bude podléhat předchozímu a znovupotvrzovanému přijetí nebo souhlasu příslušných úřadů zemí, mezi nimiž se takový tarif (y) huďe používat.

(a) Pro posouzení výrazu "srovnatelný" uvedeného výše v odstavci 7 tohoto článku budou letecké úřady smluvních stran brát v úvahu následující skutečnosti:

(i) Určený letecký podnik (y) každé smluvní strany huďe mít právo stanovit srovnatelný tarif pro služby mezi územími států obou smluvních stran k jakémukoli tarifu, který je veřejně platným zákonným tarifem pro pravidelnou dopravu nebo tarifem pro prodej nepravidelné dopravy v drobném, použitelný mezi týmiž nebo přílehlými místy na pravidelných nebo nepravidelných službách jiného leteckého podniku kterékoli ze smluvních stran, a to tak, že srovnatelný tarif nemusí být nezbytně stejný, ale huďe v zásadě odpovídající.

(ii) Tarify určeného leteckého podniku(ů) jedné smluvní strany pro dopravu mezi územím státu druhé smluvní strany a místy v třetích zemích, mohou, pro stejnou třídu cestovní služby, být srovnatelné, ale nesmí být nižší, nebo jejich podmínky méně omezující, než tarify jakéhokoli pravidelnou dopravu provozujícího leteckého podniku druhé smluvní strany, které se používají mezi týmiž dvěma místy.

(b) Jakýkoli tarif přihlášený podle odstavce 7 (a) huďe:

(i) obsahovat uspokojivý důkaz o použitelnosti tarifu k němuž je provedeno srovnání a o souladu způsobu srovnání s požadavky tohoto článku; a

(ii) pokud nebylo mezi leteckými úřady smluvních stran dohodnuto jinak, zůstane v platnosti pouze po dobu použitelnosti tarifu pro pravidelnou nebo nepravidelnou dopravu v drobném, ke kterému bylo provedeno srovnání.

8. Tarif stanovený podle ustanovení tohoto článku zůstane v platnosti během stanoveného období své platnosti nebo až do stanovení nového tarifu. Platnost tarifu však nebude, s výjimkou uvedenou výše v odstavci 7 (b) (ii), prodloužena na základě ustanovení tohoto odstavce o více než dvanáct (12) měsíců po datu, k němuž by jinak platnost tarifu skončila.

9. Letecké úřady obou smluvních stran se vynasnaží pokud možno zajistit, aby

(a) propočtené a vybírané tarify odpovídaly tarifům přijatým nebo schváleným oběma leteckými úřady; a aby

(b) žádný letecký podnik žádným způsobem neslevil jakoukoli část z těchto tarifů.

10. Kde tento článek vyžaduje písemný styk, huďe tak být učiněno prostřednictvím dopisu, nebo jakýmkoli elektronickým spojením, jehož výstupem tištěný text, jako telegram, telex nebo fax.

**Článek XV
(Prodej a převod finančních prostředků)**

1. Na základě reciprocity určený letecký podnik (y) každé smluvní strany může volně prodávat letecké služby na území státu druhé smluvní strany a jakákoli osoba může svobodně zakoupit takovou dopravu v měnách, které dotyčný letecký podnik při prodeji přijímá, a to podle příslušných oprávnění a v souladu s příslušnými platnými vnitrostátními zákony a předpisy, buď přímo, nebo podle svého uvážení prostřednictvím zprostředkovatelů, v místní měně nebo jakékoli volně směnitelné měně, bez zvýhodnění nebo diskriminace oproti jakémukoli leteckému podniku zabývajícímu se podobnými mezinárodními leteckými službami.

2. Každý určený letecký podnik bude mít právo přepočítat a převést do zahraničí, na požádání, finanční prostředky získané obvyklým uskutečňováním svého provozu. Přepočet a převod bude povolen bez prodloužení podle převládajícího tržního devizového kursu platného ke dni podání žádosti o převod a bez jakýchkoli jiných omezení kromě těch, které obsahují platné devizové předpisy na území příslušné smluvní strany, a nebudou podléhat jakýmkoli poplatkům, kromě obvyklých manipulačních poplatků vybíraných bankami za tyto transakce.

**Článek XVI
(Zdanění)**

1. Každá smluvní strana osvobodí určený letecký podnik druhé smluvní strany od všech daní ze zisků nebo příjmů plynoucích z provozování dohodnutých služeb.

2. Toto ustanovení pozbuje platnosti pokud mezi oběma smluvními stranami vstoupí v platnost úmluva o zamezení dvojího zdanění ve vztahu k daním z příjmů (a zisků), zajišťující podobnou výjimku.

**Článek XVII
(Representace leteckého podniku)**

1. Určený letecký podnik nebo podniky jedné smluvní strany budou mít povoleno na základě reciprocity, vyslat a udržovat na území státu druhé smluvní strany své zástupce a obchodní, provozní a technický personál, potřebný v souvislosti s provozem dohodnutých služeb.

2. Tyto personální potřeby mohou, podle uvážení určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků jedné smluvní strany, být zabezpečeny jeho vlastním personálem nebo použitím služeb jakékoli jiné organizace, společnosti nebo leteckého podniku létajícího na území státu druhé smluvní strany, oprávněných vykonávat takové služby na území státu dané smluvní strany.

3. Zástupci a personál budou podléhat zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany, a dále, v souladu s těmito zákony a předpisy:

- (a) každá smluvní strana bude na základě reciprocity a s minimálním zdržením udělovat nezbytná pracovní povolení, návštěvní víza a jiné podobné doklady pro zástupce a personál uvedený v odstavci 1 tohoto článku; a
- (b) požadavek na pracovní povolení pro personál vykonávající určité dočasné povinnosti budou obě smluvní strany řešit povolením nepřekračujícím třicet (30) dnů.

4. Zastupitelské kanceláře budou zřizovány v souladu se zákony a předpisy platnými na území státu dané smluvní strany a budou podléhat těmto zákonům a předpisům.

Článek XVIII
(Pozemní odbavení)

1. Určený letecký podnik nebo podniky každé smluvní strany si může provádět na území státu druhé smluvní strany svoje vlastní pozemní odbavení, nebo, podle svého uvážení, nechat vykonávat takové pozemní odbavení, zcela nebo zčásti, jakémukoli zprostředkovateli oprávněnému příslušnými úřady druhé smluvní strany k poskytování takových služeb. Tam kde určený letecký podnik podle vnitrostátních zákonů a předpisů nesmí provádět vlastní pozemní odbavení, tyto služby budou poskytovány bez zvýhodnění nebo diskriminace oproti jakémukoli leteckému podniku zabývajícímu se podobnými mezinárodními leteckými službami.

2. Určený letecký podnik nebo podniky každé smluvní strany mohou také poskytovat služby pozemního odbavení, zcela nebo zčásti, jiným leteckým podnikům létajícím na totéž letiště na území státu druhé smluvní strany.

Článek XIX
(Použitelnost pro nepravidelné lety)

1. Ustanovení uvedená v člancích VII (Použití zákonů), VIII (Bezpečnostní normy, osvědčení a průkazy), IX (Ochrana civilního letectví), X (Užívání letišť a leteckých zařízení), XIII (Celní ustanovení), XV (Prodej a převod finančních prostředků), XVI (Zdanění), XVII (Representace leteckého podniku), XVIII (Pozemní odbavení) a XX (Konzultace) této Dohody budou také platná pro nepravidelné lety prováděné leteckým dopravcem jedné smluvní strany na nebo z území státu druhé smluvní strany a na leteckého dopravce provozujícího tyto lety.

2. Ustanovení odstavce 1 tohoto článku se nedotýkají vnitrostátních zákonů a předpisů upravujících povolování nepravidelných letů nebo chování leteckých dopravců a nebo jiných účastníků podílejících se na organizaci těchto letů.

Článek XX
(Konzultace)

1. V duchu úzké spolupráce budou letecké úřady smluvních stran navzájem čas od času provádět konzultace s cílem zabezpečit provádění a uspokojivé dodržování ustanovení této Dohody.

2. Tyto konzultace budou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data obdržení žádosti, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek XXI
(Změny Dohody)

Považuje-li kterákoli ze smluvních stran za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této Dohody, může požádat o jednání s druhou smluvní stranou. Tato jednání, která mohou být mezi leteckými úřady a mohou být prováděna přímým jednáním nebo písemně, budou zahájena ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data obdržení požadavku. Jakákoli změna dohodnutá na základě těchto jednání vstoupí v platnost po výměně diplomatických not.

**Článek XXII
(Urovnání sporů)**

1. Jakýkoli spor, týkající se výkladu nebo provádění této Dohody, bude urovnán přímým jednáním mezi leteckými úřady smluvních stran. Jestliže letecké úřady nedosáhnou dohody, spor bude urovnán jednáním mezi smluvními stranami.
2. Jestliže smluvní strany nedosáhnou urovnání jednáním, mohou se dohodnout na předání sporu k rozhodnutí nějaké osobě nebo orgánu, nebo kterákoli smluvní strana může předložit spor k rozhodnutí tribunálu tří arbitrů, z nichž jednoho bude jmenovat každá smluvní strana a třetí bude jmenován těmito dvěma arbitry. Každá smluvní strana bude jmenovat arbitra ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data obdržení diplomatické nóty od druhé smluvní strany, žádající arbitrážní projednání sporu, a třetí arbitr bude jmenován v další lhůtě šedesáti (60) dnů. Jestliže kterákoli smluvní strana nebude jmenovat arbitra ve stanovené lhůtě, nebo nebude-li třetí arbitr jmenován ve stanovené lhůtě, může být požádán kteroukoli smluvní stranou prezident Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby jmenoval arbitra nebo arbitry podle toho jak případ vyžaduje. Má-li prezident státní příslušnost jedné ze smluvních stran, nejstarší z viceprezidentů, který není nezpůsobilý ze stejného důvodu, provede jmenování. Ve všech případech třetí arbitr bude státním příslušníkem třetího státu, bude ustanoven předsedou tribunálu a stanoví místo, kde se arbitrážní řízení bude konat.
3. Smluvní strany se podrobí každému rozhodnutí učiněnému na základě odstavce 2 tohoto článku.
4. Náklady arbitrážního tribunálu ponese smluvní strany rovným dílem.
5. Jestliže a po dobu kdy kterákoli smluvní strana nebude plnit jakékoli rozhodnutí uvedené v odstavci 2 tohoto článku, může druhá smluvní strana omezit, pozastavit nebo odvolat jakákoli práva nebo výsady, které poskytla podle této Dohody smluvní straně neplnící rozhodnutí nebo určenému leteckému podnikovi neplnícímu rozhodnutí.

**Článek XXIII
(Ukončení platnosti)**

Každá smluvní strana může kdykoli po vstupu této Dohody v platnost písemně oznámit diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této Dohody. Toto oznámení bude zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost Dohody skončí jeden (1) rok po datu, kdy oznámení obdržela druhá smluvní strana, nebude-li toto oznámení o výpovědi odvoláno vzájemnou dohodou před uplynutím tohoto období. V případě, že bude chybět potvrzení o přijetí oznámení druhou smluvní stranou, oznámení bude považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté kdy bylo obdrženo Mezinárodní organizací pro civilní letectví.

**Článek XXIV
(Registrace u Mezinárodní organizace pro civilní letectví)**

Tato Dohoda a jakákoli její změna budou registrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

**Článek XXV
(Mnohostranné úmluvy)**

Jestliže pro obě smluvní strany vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o letectví, ustanovení takové úmluvy budou rozhodující. V souladu s článkem XX této Dohody mohou být prováděny konzultace k určení rozsahu, v jakém bude tato Dohoda dotčena ustanoveními mnohostranné úmluvy.

**Článek XXVI
(Vstup v platnost)**

1. Jakmile tato Dohoda vstoupí v platnost, Dohoda o letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Kanady, podepsaná 20. března 1969 ve znění pozdějších změn, pozbude pro vládu České republiky a vládu Kanady platnosti.
2. Tato Dohoda vstoupí v platnost dnem podpisu.

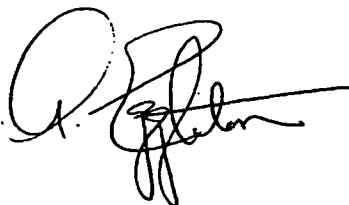
**Článek XXVII
(Nadpisy)**

Nadpisy používané v této Dohodě jsou pouze pro potřebu odvolávky.

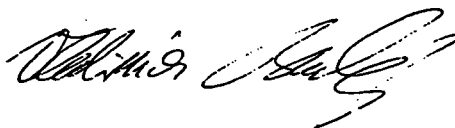
Na důkaz toho, níže podepsaní, řádně k tomu zmocnění svými vládami, tuto Dohodou podepsali.

Dáno v dvojím vyhotovení v Praze dne 13. března 1996
v jazyce českém, anglickém a francouzském, přičemž všechna znění jsou stejně platná.

Za vládu Kanady



Za vládu České republiky



O d d í l l

Určený letecký podnik nebo letecké podniky Kanady budou moci provozovat následující linky:

Místo odletu	Mezilehlá místa	Místo určení v České republice	Místa dále
Jakékoli místo nebo místa v Kanadě	Jakékoli místo nebo místa v Evropě určená Kanadou	Praha, jedno další místo v České republice Evropě určené Kanadou	Jakékoli místo nebo místa v Evropě určená Kanadou

Poznámky:

1. Při provozu dohodnutých služeb na linkách stanovených v tomto Seznamu linek, letecký podnik nebo letecké podniky, určené vládou Kanady, budou mít následující práva:
 - (a) nakládat a vykládat na území České republiky v mezinárodní přepravě cestujících, poštovní zásilky a zboží určené nebo pocházející z Kanady;
 - (b) dopravovat v mezinárodní přepravě cestujících, poštovní zásilky a zboží mezi Kanadou a mezilehlými místy;
 - (c) dopravovat na a z území státu druhé smluvní strany úmrtí letem s právem přerušit cestu průletovou mezinárodní přepravou začínající nebo určenou pro stanovená místa v třetích zemích.
2. Praha a další místo v České republice mohou být provozovány na téže letu nebo odděleně.
3. Přepravní práva páté svobody budou využitelná podle kanadského výběru nejvýše pro čtyři místa, ať mezilehlá nebo dále za Českou republikou.
4. Místa vybraná Kanadou mohou být měněna po 30 dnech od oznámení.
5. Určený letecký podnik nebo letecké podniky Kanady mohou při provozu dohodnutých služeb na stanovených linkách vynechávat jednotlivá nebo všechna mezilehlá místa nebo místa dále.
6. Určený letecký podnik nebo letecké podniky Kanady budou mít právo vyblokování prostoru (block space) nebo společného označení (code share) na linkách určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků České republiky a/nebo leteckých podniků třetích států na službách mezi Kanadou a Českou republikou a úsecích s pátou svobodou. Jakékoli block space a code share ujednání s leteckými podniky třetích států bude podléhat předchozímu oznámení leteckému úřadu České republiky. Block space a code share ujednání s leteckými podniky třetích států nebudou možná po dobu, kdy kanadský určený letecký podnik létá svými vlastními letadly mezi Kanadou a Českou republikou.
7. V době kdy určený letecký podnik nebo letecké podniky Kanady budou provozovat samostatně svým vlastním letadlem přímou službu do druhého místa v České republice, tato služba bude povinně podléhat obchodní dohodě s určeným leteckým podnikem České republiky.

8. Pro účely článku XI letecký podnik nebo letecké podniky určené Kanadou budou oprávněny provozovat celkem:

- (a) tři lety týdně v každém směru letadlem typu B767 nebo A310 nebo jim rovnocennými letadly; nebo
- (b) pokud určený letecký podnik nebo letecké podniky Kanady konají službu na linkách dohodnutých v tomto oddíle formou block space a/nebo code share na linkách určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků České republiky a/nebo leteckých podniků třetích států, i pokud to bude denně, pouze tyto služby budou podléhat přepravnímu limitu 450 sedadel za týden pro každý směr.

Jakékoli změny v povoleném počtu letů a kapacitách budou určeny podle ustanovení článku XI.

O d d í l I I

Určený letecký podnik nebo letecké podniky České republiky budou moci provozovat následující linky:

Místo odletu	Mezilehlá místa	Místo určení v Kanadě	Místa dále
Jakékoli místo nebo místa v České republice	Jakékoli místo nebo místa v Evropě určená Českou republikou, a New York, USA	Montreal Toronto	Dvě místa v USA severně a včetně Washingtonu, DC a východně a včetně Chicaga

Poznámky:

1. Při provozu dohodnutých služeb na linkách stanovených v tomto Seznamu linek, letecký podnik nebo letecké podniky, určené vládou České republiky, budou mít následující práva:
 - (a) nakládat a vykládat na území Kanady v mezinárodní přepravě cestujících, poštovní zásilky a zboží určené nebo pocházející z České republiky;
 - (b) dopravovat v mezinárodní přepravě cestujících, poštovní zásilky a zboží mezi Českou republikou a mezilehlými místy;
 - (c) dopravovat na a z území státu druhé smluvní strany tímtéž letem s právem přerušeni cesty průletovou mezinárodní přepravu začínající nebo určenou pro stanovená místa v třetích zemích.
2. Montreal a Toronto mohou být provozovány na témže letu nebo odděleně.
3. Žádné místo v USA nesmí být obsluhováno na letech obsluhujících Toronto.
4. Přepravní práva páté svobody budou poskytována pouze mezi Montrealem a dvěma místy v USA severně od a včetně Washingtonu, DC a východně od a včetně Chicaga. Výběr míst v USA s právy páté svobody může být měněn 30 dní po oznámení od České republiky.
5. Určený letecký podnik nebo letecké podniky České republiky mohou při provozu dohodnutých služeb na stanovených linkách vynechávat jednotlivá nebo všechna mezilehlá místa nebo místa dále.

6. Mezilehlá místa v Evropě vybraná Českou republikou mohou být měněna po 30 dnech od oznámení.
7. Určený letecký podnik nebo letecké podniky České republiky budou mít právo vyblokování prostoru (block space) nebo společného označení (code share) na linkách určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků Kanady na službách mezi Českou republikou a Kanadou, jež bude podléhat dohodě mezi určenými leteckými podniky obou států a obvyklým regulatorním předpisům.
8. V době kdy určený letecký podnik nebo letecké podniky České republiky budou provozovat svým vlastním letadlem přímou službu do Toronta, tato služba bude povinně podléhat obchodní dohodě s určeným leteckým podnikem Kanady. Tento závazek nebude v platnosti po dobu, kdy určený letecký podnik Kanady využívá block space ujednání a/nebo prodává pod svým kódovým označením službu leteckého podniku třetího státu mezi Kanadou a Českou republikou.
9. Služba do Toronta bude prováděna v té denní době a do té letištní budovy, které vyhovují ředitelství Mezinárodního letiště Lestera B. Pearsona.
10. Pro účely článku XI letecký podnik nebo letecké podniky určené Českou republikou budou oprávněny provozovat celkem:
- (a) dva lety týdně v každém směru letadlem typu B767 nebo A310 nebo jim rovnocennými letadly; nebo
 - (b) tři lety týdně v každém směru letadlem typu B767 nebo A310 nebo jim rovnocennými letadly, pokud alespoň dva z těchto letů budou obsluhovat Montreal.

Jakékoli změny v povoleném počtu letů a kapacitách budou určeny podle ustanovení článku XI.

O d d í l I I I

1. Letecký podnik každé smluvní strany bude mít povoleno provozovat jedenkrát týdně nákladní let v obou směrech mezi Montrealem a Prahou letadlem pouze pro dopravu nákladu. Kapacita provozovaná na této službě nepřekročí čtyřicet (40) tun týdně v každém směru.
2. Jakékoli tyto služby budou navíc ke službám pro cestující, uvedeným v oddílu I a II Seznamu linek. Jakákoli taková služba kanadského dopravce nebude chápána jako provoz určeného leteckého podniku Kanady vlastním letadlem, znamenající plnění poznámky 6 oddílu I a poznámky 8 oddílu II tohoto Seznamu linek.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE
GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC ON AIR TRANSPORT

The Government of Canada and the Government of the Czech Republic, hereinafter referred to as "Contracting Parties";

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7 day of December 1944,¹ and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting air transport relations between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the National Transportation Agency of Canada and, in the case of the Czech Republic, the Ministry of Transport, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

(c) "Agreement" means this Agreement, the Route Schedule, any Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement, the Route Schedule or to any Annex;

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

(e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article IV and V of the Agreement;

(f) "Tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices or charges apply, including prices or charges and conditions for other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(g) "Territory", "Air Services", "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.

1. 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.

Article II. 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 airline or airlines designated by that other Contracting Party:

(a) To fly without landing across its territory;

(b) To land in its territory for non-traffic purposes; and

(c) Except as otherwise determined in this Agreement, to land in its territory for the purpose of taking up and discharging, on the routes specified in this Agreement, international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

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

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

Article III. Change of Gauge

1. A designated airline of one Contracting Party may make a change of aircraft in the territory of the other Contracting Party or at an intermediate point in third countries on the routes specified in this Agreement under the following conditions:

(a) That it is justified by reason of economy of operation;

(b) That capacity used per flight on the sector of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline is not larger than that used on the nearer sector;

(c) The aircraft used on the section more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate as an extension of the agreed service provided by the aircraft used on the nearer section;

(d) That there is an adequate volume of through traffic;

(e) That the airline shall not hold itself out, directly or indirectly and whether in timetables, computer reservation systems, fare quote systems or advertisements, or by other like means, as providing any service other than the agreed service on the relevant specified routes;

(f) That where an agreed service includes a change of aircraft this fact is shown in all timetables, computer reservation systems, fare quote systems, advertisements and other like means of holding out the service;

(g) That in connection with any one aircraft flight arriving at or departing from the point at which the change of aircraft takes place, only one departing or arriving aircraft flight shall be operated, unless otherwise authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party; and

(h) That the provisions of Article XI of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect the right of an airline to change aircraft in the territory of the Contracting Party designating that airline.

3. The provisions of this Article shall not limit the ability of an airline to provide services through code-sharing and or blocked space arrangements as provided for in the Route Schedule of this Agreement.

Article IV. Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.

Article V. Authorization

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

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

Article VI. Revocation and Limitation of Authorization

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

(a) In the event of failure by such airline to qualify under the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights normally and reasonably applied in conformity with the Convention;

(b) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights;

(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; and

(d) In the event that the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article VIII and Article IX of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of the Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article XX of this Agreement.

Article VII. Application of Laws

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline or 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 with respect to entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

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

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article VIII. Safety Standards, Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services 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 privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which 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 XX of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and the operation of the designated airlines. If following such consultations, one Con-

tracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and shall take appropriate corrective action. In the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time, the provisions of Article VI shall apply.

Article IX. Aviation Security

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

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988⁴ and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

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

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

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

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

4. *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

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

7. Each Contracting Party shall have the right, upon not less than sixty (60) days notice, to assess the security measures being carried out by aircraft operators in the territory of the other Contracting Party in respect of flights arriving from, or destined to its territory. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted on the dates requested.

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

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

Article X. Use of Airports and Aviation Facilities

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on a designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those imposed on any other aircraft engaged in similar international services.

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

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

Article XI. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services.

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

3. Each Contracting Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline(s) so as not to affect unduly the services which the latter provides.

4. Except as otherwise specified in the Route Schedule of this Agreement, the designated airlines of the Contracting Parties shall meet and endeavour to reach an agreement on the capacity to be provided on the specified routes in accordance with the principles laid down in this Article. Any such agreement shall be subject to approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the absence of agreement between or among the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties which will endeavour to resolve the problem, if necessary, pursuant to Article XX of this Agreement.

Article XII. Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services and related to the traffic carried by its designated airlines on the routes specified in this Agreement, showing the initial origins and final destinations for the traffic.

2. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall maintain close contact with respect to the implementation of paragraph 1 of this Article including procedures for the provision of statistical information.

Article XIII. Customs Provisions

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national law and on a basis of reciprocity, exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

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

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

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

(c) Taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

Article XIV. Tariffs

1. The tariff to be applied by the designated airline or airlines of one Contracting Party, 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 the cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall endeavour to agree on the tariffs, either in consultation between or among the designated airlines of the Contracting Parties, or through an appropriate international tariff co-ordination mechanism.

3. Tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction, unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties permit the filing to be made on shorter notice. Tariffs submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall be in such a form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require.

4. If within fifteen (15) 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 accepted or approved 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 permitted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than fifteen (15) days.

5. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or if during the period applicable, in accordance with paragraph 4 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

(a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have given notice of dissatisfaction unless a decision on the tariff is taken under the provisions of paragraph 5 of this Article or the provisions of Article XX of this Agreement.

(b) If the aeronautical authorities of one Contracting Party become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify, with an appropriate explanation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party and concurrently other designated airline(s) of both Contracting Parties shall endeavour to determine a new, or revised tariff. If within 30 days

of such notification, or a shorter period acceptable to both aeronautical authorities, the designated airline(s) concerned have not satisfied the dissatisfaction expressed, then the aeronautical authorities that notified dissatisfaction shall have the right to prevent the said tariff continuing in effect, and the aeronautical authorities of the other Contracting Party can request immediate consultations between and among aeronautical authorities to resolve the dissatisfaction expressed.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the determination of a tariff under paragraph 5, or 5(b) of this Article, either Contracting Party may require that the dispute be settled in accordance with the provisions of Article XX of this Agreement.

7. The designated airline(s) of one Contracting Party, can file a tariff competitive with another publicly available tariff applicable to the same points either, on agreed services, or via agreed services to or from any non-agreed points. Such tariffs will match the publicly available tariffs filed with the aeronautical authorities between the same points. Such tariff(s) are always subject to the prior, and continued acceptance, or approval, of the appropriate authorities of the countries between which such tariff(s) will apply.

(a) In considering a "match" referred to in paragraph 7 above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall take into account the following factors:

(i) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to match on services between the territories of the two Contracting Parties any tariff which is a publicly available lawful scheduled tariff or retail charter price, applicable to the same or adjacent points on the scheduled or charter services of another airline of either Contracting Party, on a basis which would not necessarily be identical but would be broadly equivalent.

(ii) The tariffs of the designated airline(s) of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and points in third countries, can for the same class of service, match but shall not be lower, or their conditions less restrictive, than the tariffs of any scheduled airline of the other Contracting Party that applies between the same points.

(b) Any tariff filed in accordance with paragraph 7(a) shall:

(i) Include satisfactory evidence of the availability of the tariff which is being matched and of the consistency of matching with the requirements of this Article, and

(ii) Unless otherwise agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, remain in effect only for the period of availability of the matched scheduled tariff or charter retail price.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force during the published period of applicability, or until a new tariff has been established. Nevertheless, except as provided in paragraph 7.b (ii) above, no tariff shall be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure as far as possible that

(a) The tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted or approved by both aeronautical authorities; and

(b) No airline rebates any portion of such tariffs by any means.

10. Where this Article requires communicating in writing, it may be done by means of a letter, or any type of electronic communication, such as a telegram, telex or facsimile, that produces a printed text.

Article XV. Sales and Transfer of Funds

1. On the basis of reciprocity the designated airline(s) of each Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline, subject to appropriate authorization and in accordance with the respective applicable national laws and regulations, either directly or at its discretion through its agents, in the local currency or in any freely convertible currency without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

2. Each designated airline shall have the right to convert and remit abroad on demand, funds obtained in the normal course of its operation. Conversion and remittance shall be permitted without delay at the foreign exchange market rate prevailing at the time of submission of the request for transfer and without any restriction other than those of the foreign exchange regulations in force in the territory of the respective Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by the banks for such transactions.

Article XVI. Taxation

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from all taxes on profits or incomes derived from the performance of the agreed services.

2. This provision shall not have effect as long as a Convention for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income (and profits) providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

Article XVII. Airline Representation

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

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, 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.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations:

(a) Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and

(b) Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding thirty (30) days.

4. The representation offices shall be established in conformity with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party and shall remain subject to those laws and regulations.

Article XVIII. Ground Handling

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party may provide its own ground handling in the territory of the other Contracting Party or, at its option, have such ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services. Where a designated airline is precluded by national laws and regulations from providing its own ground handling such services shall be available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party may also provide ground handling services in whole or in part for other airlines operating at the same airport in the territory of the other Contracting Party.

Article XIX. Applicability to Non-scheduled Flights

1. The provisions set out in Articles VII (Application of Laws), VIII (Safety Standards, Certificates and Licences), IX (Aviation Security), X (Use of Airports and Aviation Facilities), XIII (Customs Provisions), XV (Sales and Transfer of Funds), XVI (Taxation), XVII (Airline Representation), XVIII (Ground Handling) and XX (Consultations) of this Agreement shall be applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of non-scheduled operations or to the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Article XX. Consultations

1. In a spirit of close co-operation, 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. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XXI. Modification of Agreement

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

Article XXII. Settlement of Disputes

I. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement shall be settled by direct consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through negotiations between the Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, 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, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. 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 International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases 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.

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

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XXIII. Termination

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give a notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its

decision to terminate this agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This 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 absence of acknowledgment 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 XXIV. Registration with ICAO

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

Article XXV. Multilateral Conventions

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

Article XXVI. Entry into Force

1. As soon as this Agreement comes into force, the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Czechoslovak Socialist Republic signed on 20 March 1969¹ as amended, shall be terminated in respect of the Government of Canada and the Government of the Czech Republic.

2. This Agreement shall enter into force on the date of signature.

Article XXVII. Titles

Titles used in the Agreement are for reference purposes only.

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

Done in duplicate at Prague on this 13th day of March 1996, in the English, French and Czech languages, each version being equally authentic.

For the Government of Canada:

ARTHUR EGGLETON

For the Government of the Czech Republic:

VLADIMIR BUDINSKY

1. United Nations, Treaty Series, vol. 728, p. 175.

ROUTE SCHEDULE

Section I

The following route may be operated by the designated airline or airlines of Canada:

Points of Departure	Intermediate points	Destinations in the Czech Republic	Points Beyond
Any point or points in Canada	Any point or points in Europe to be named by Canada	Prague, One other point in the Czech Republic to be named by Canada	Any point or points in Europe to be named by Canada

Notes:

1. In the operation of an agreed service on a specified route set out in this Route Schedule, the airline or airlines designated by the Government of Canada shall have the following rights:

(a) To pick up and discharge in the territory of the Czech Republic international traffic in passengers, mail and cargo destined for or coming from Canada;

(b) To carry international traffic in passengers, mail and cargo between Canada and intermediate points;

(c) To carry into and out of the territory of the other Contracting Party on the same flight with stop-over privilege through-international traffic originating in or destined for points so specified in third countries.

2. Prague and the other point in the Czech Republic may be served on the same flight or separately.

3. Fifth freedom rights shall be available at up to four points of Canada's choice, intermediate to or beyond the Czech Republic.

4. Points to be named by Canada may be changed on 30 days notice.

5. The designated airline or airlines of Canada while operating an agreed service on a specified route may omit any or all intermediate or beyond points.

6. The designated airline or airlines of Canada shall have the right to block-space and code-share on the designated airline or airlines of the Czech Republic and/or third country carriers on services between Canada and the Czech Republic and on fifth freedom sectors. Any such block-space and code-share arrangement shall require prior notification to the aeronautical authorities of the Czech Republic. The block-space and code-share arrangement with third country carriers will not be available while a Canadian designated airline operates with its own equipment between Canada and the Czech Republic.

7. While the designated airline or airlines of Canada operate single track service with its own equipment to the second point in the Czech Republic, such service shall be subject to a mandatory commercial agreement with a designated airline of the Czech Republic.

8. For the purpose of Article XI, the airline or airlines designated by Canada shall be entitled to operate in total:

(a) Three weekly flights in each direction using B767 or A310 or equivalent aircraft; or

(b) Where the designated airline or airlines of Canada serve the agreed routes in this section by blocking space and/or code-sharing on the designated airline or airlines of the Czech Republic and/or third country carriers, including on a daily basis, such services shall be subject only to a limit of 450 seats per week in each direction.

Any changes to the permitted frequency and capacity shall be determined pursuant to the provisions of Article XI.

Section II

The following route may be operated by the designated airline or airlines of the Czech Republic:

Points of Departure	Intermediate Points	Destinations in Canada	Beyond Points
Any point or points in the Czech Republic	Any point or points in Europe to be named by the Czech Republic, and New York, USA	Montreal, Toronto	Two points in the USA north of and including Washington, DC and east of and including Chicago

Notes:

1. In the operation of an agreed service on a specified route set out in this Route Schedule, the airline or airlines designated by the Government of the Czech Republic shall have the following rights:

(a) To pick up and discharge in the territory of Canada international traffic in passengers, mail and cargo destined for or coming from the Czech Republic;

(b) To carry international traffic in passengers, mail and cargo between the Czech Republic and intermediate points;

(c) To carry into and out of the territory of the other Contracting Party on the same flight with stop-over privilege through-international traffic originating in or destined for points so specified in third countries.

2. Montreal and Toronto may be served on the same flight or separately.

3. No point in the USA may be served on any flight serving Toronto.

4. Fifth freedom rights shall be available only between Montreal and two points in the USA north of and including Washington, DC and east of and including Chicago. The selection of the U.S. fifth freedom points may be changed on 30 days notice by the Czech Republic.

5. The designated airline or airlines of the Czech Republic while operating an agreed service on a specified route may omit any or all intermediate or beyond points.

6. Intermediate points in Europe to be named by the Czech Republic may be changed on 30 days notice.

7. The designated airline or airlines of the Czech Republic shall have the right to block space and code-share on the designated airline or airlines of Canada on services between the Czech Republic and Canada, subject to agreement between the designated airlines of the two countries and to normal regulatory requirements.

8. While the designated airline or airlines of the Czech Republic operates single track service with its own equipment to Toronto, such service shall be subject to a mandatory commercial agreement with a designated airline of Canada. The obligation shall not be in effect during the period that a Canadian designated airline blocks space and/or sells under its code on a third country carrier on service between Canada and the Czech Republic.

9. Service to Toronto shall be at times of the day and at a terminal building acceptable to the management of Lester B. Pearson International Airport.

10. For the purpose of Article XI, the airline or airlines designated by the Czech Republic shall be entitled to operate in total:

(a) Two weekly flights in each direction using B767 or A310 or equivalent aircraft; or

(b) Three weekly flights in each direction using B767 or A310 or equivalent aircraft, provided that at least two of these flights serve Montreal.

Any changes to the permitted frequency and capacity shall be determined pursuant to the provisions of Article XI.

Section III

1. An airline of each Contracting Party shall be permitted to operate a weekly all-cargo flight in each direction between Montreal and Prague with all-cargo equipment. The capacity to be operated on such service shall not exceed forty (40) tonnes per week in each direction.

2. Any such services shall be in addition to the passenger services provided for in Sections I and II of this Route Schedule. Any such service by a Canadian carrier shall not be deemed to constitute operation by a designated airline of Canada with its own equipment

for the purpose of the application of Note 6 of Section I and Note 8 of Section II of this Route Schedule.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République Tchèque, ci-après "les Parties contractantes",

Étant tous deux parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944,¹

Désirant conclure un accord afin de promouvoir le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au delà,

Conviennent de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires :

a) "Accord" désigne le présent Accord, son Tableau de routes et son Annexe et toute modification ultérieure;

b) "Autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'Office national des transports, et, dans le cas de la République tchèque, le ministère des Transports, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement ces autorités;

c) "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de cette Convention et toute modification aux Annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94, pourvu que ces Annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

d) "Entreprise de transport aérien désignée" désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles IV et V du présent Accord;

e) "Services convenus" désigne les services aériens réguliers pour le transport des passagers et des marchandises, ce qui comprend le courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans le présent Accord;

f) "Tarifs" désigne le prix ou droits à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises ainsi que les conditions auxquelles ce prix ou ces droits s'appliquent, ce qui inclut le prix ou les droits et les conditions applicables à d'autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais exclut la rémunération et les conditions pour le transport du courrier;

1. 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.

g) "Territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est attribué aux articles 2 et 96 de la Convention.

Article II. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante :

- a) Survoler son territoire sans y atterrir;
- b) Faire des escales non commerciales sur son territoire;
- c) Sauf stipulation contraire au présent Accord, atterrir sur son territoire dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris le courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées conformément à l'Article IV du présent Accord, jouissent aussi des droits spécifiés aux alinéas la) et lb).

3. Rien au paragraphe 1 n'est réputé conférer à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris le courrier, pour les transporter moyennant rémunération ou prix de louage en un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III. Changement d'aéronef

1. Une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes peut effectuer un changement d'aéronef à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante ou à un point intermédiaire en un autre pays sur les routes spécifiées au présent Accord aux conditions suivantes :

- a) Le changement d'aéronef est justifié pour des raisons d'économie;
- b) L'aéronef assurant le service dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien n'a pas une capacité supérieure à celle de l'aéronef desservant la section la plus proche;
- c) L'aéronef utilisé dans la section la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien est exploité en prolongement du service convenu assuré par l'aéronef desservant la section la plus proche;
- d) Le volume de trafic en parcours direct est suffisant;
- e) L'entreprise de transport aérien ne peut offrir au public, directement ou indirectement, par ses horaires, systèmes de réservation informatisés, indicateurs de tarifs, annonces publicitaires ou d'autres moyens semblables, un service autre que le service convenu sur les routes spécifiées en cause;

f) Lorsqu'un changement d'aéronef est prévu sur un service convenu, il en est fait état dans tous les horaires, systèmes de réservation informatisés, indicateurs de tarifs, annonces publicitaires et autres moyens semblables servant à offrir le service au public;

g) Au point où s'effectue le changement d'aéronef, il ne peut y avoir qu'un seul vol de départ ou d'arrivée pour faire la liaison avec un vol arrivant ou quittant ce point, sauf autorisation contraire des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;

h) Les dispositions de l'Article XI du présent Accord s'appliquent à toutes les ententes relatives aux changements d'aéronef.

2. Les dispositions du paragraphe 1 n'affectent pas le droit d'une entreprise de transport aérien d'effectuer un changement d'aéronef à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui a désigné cette entreprise.

3. Les dispositions du présent article ne limitent en rien la faculté des entreprises de service aérien d'offrir des services par des arrangements de partage des codes de vol et de réservation de capacité, comme il est prévu au Tableau des routes du présent Accord.

Article IV. Désignations

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus pour cette Partie contractante, et de retirer une telle désignation ou de lui substituer une autre entreprise.

Article V. Autorisations

1. Après réception d'un avis de désignation ou de substitution délivré par l'une des Parties contractantes aux termes de l'Article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements de cette dernière, accordent sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise ou ces entreprises ont été désignées.

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

Article VI. Révocation de l'autorisation et restrictions.

I. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de retirer, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations visées à l'Article V du présent Accord concernant une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante dans les cas suivants :

a) L'entreprise en cause ne satisfait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui octroie les droits, normalement et raisonnablement appliqués conformément à la Convention;

b) L'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de cette Partie contractante;

c) La preuve n'a pas été faite à la satisfaction de ces autorités qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants;

d) Dans le cas où l'autre Partie contractante n'applique ni ne fait respecter les normes des articles VIII et IX du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 ne sont exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'Article XX du présent Accord.

Article VII. Droit applicable

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes se conforment à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante aux lois, règlements et pratiques de cette Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, de transit, d'immigration, de passeports, de douane, de monnaie et de quarantaine doivent être respectés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier lors, de l'entrée, de la sortie de même que durant le transit et leur séjour à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres services semblables, aucune des Parties contractantes n'accorde la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux semblables.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes sont exemptés des droits de douane ou autres taxes semblables.

Article VIII. Normes de sécurité, certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser

de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou les conditions des brevets, des certificats ou des licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'Article XX du présent Accord, afin d'éclaircir cette pratique.

3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquée par l'autre Partie contractante qui se rapportent à ses installations aéronautiques, ses équipages, ses aéronefs, et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie contractante n'applique ni ne fait respecter effectivement des normes et des conditions dans ces domaines au moins égales aux normes minimales éventuellement fixées en vertu de la Convention, elle notifie l'autre Partie contractante de ses constatations et lui fait part des mesures qui sont considérées comme nécessaires pour que soient respectées ces normes minimales, et celle-ci prend les mesures correctives appropriées. Dans le cas où elle ne prend pas de mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable, les dispositions de l'article VI s'appliquent.

Article IX. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes conviennent en particulier d'agir conformément 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988⁴, et de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les cas de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des

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

2. Ibid., vol. 860, p. 105.

3. Ibid., vol. 974, p. 177.

4. Ibid., vol. 1589, p. 479.

aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur entreprise ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation, mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, la sortie de son territoire ou durant un séjour à l'intérieur de celui-ci. Chaque Partie contractante veille à ce que soient appliquées effectivement sur son territoire des mesures adéquates de protection des aéronefs et d'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante afin de faire prendre des mesures spéciales de sécurité pour contrer une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante est en droit, par notification d'au moins soixante (60) jours, d'évaluer les mesures de sécurité prises par les exploitants d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante en ce qui a trait aux vols en provenance ou à destination de son territoire. Les autorités aéronautiques conviennent des arrangements administratifs nécessaires à la réalisation de ces évaluations et ils sont mis en application sans retard, afin qu'il soit procédé à ces évaluations aux dates demandées.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicites d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident, réel ou appréhendé.

9. Une Partie contractante qui a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent Article peut demander des consultations avec celle-ci. Dans le cas où il n'est pas possible de parvenir à une entente satisfaisante, il y a motif à application de l'article VI du présent Accord.

Article X. Utilisation des aéroports et autres installations

1. Les droits exigés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux exigés pour tout autre aéronef assurant des services internationaux semblables.

2. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les ser-

vices et les installations; lorsque cela est possible, ces consultations se font par l'entremise des organismes représentant ces entreprises. Dans la mesure du possible, un préavis raisonnable de toute modification des droits envisagée sera donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

3. Dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aériens et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes n'accorde la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux semblables.

Article XI. Capacité de transport

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes reçoivent un traitement juste et égale pour l'exploitation des services convenus.

2. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent avoir pour objectif premier d'offrir, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers, de marchandises et du courrier entre les territoires des deux Parties contractantes.

3. Chaque Partie contractante et ces entreprises de transport aérien désignées doivent prendre en considération les intérêts de l'autre Partie contractante et de ces entreprises de transport aérien désignées de façon à ne pas toucher indûment aux services assurés par ces dernières.

4. Sauf stipulation contraire dans le Tableau de routes du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes se consultent et s'efforcent de parvenir à une entente quant à la capacité à assurer sur les routes spécifiées, conformément aux principes du présent Article. Toute entente ainsi conclue sera soumise à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. À défaut d'entente entre les entreprises de transport aérien désignées, la question est renvoyée aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui s'efforcent de régler le problème, s'il y a lieu, conformément à l'Article XX du présent Accord.

Article XII. Statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent, ou demandent à leurs entreprises de transport aérien désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus et relatifs au trafic exploité par leurs entreprises désignées sur les routes spécifiées au présent Accord, montrant les points d'origine et de destination finale de ce trafic.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes restent en étroite liaison pour l'application du paragraphe 1, notamment les modalités de la communication des données statistiques.

Article XIII . Dispositions sur les douanes

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise de transport aérien, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1, qu'ils soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à la condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils sont :

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) Conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante et jusqu'au départ de ce territoire;

c) Pris à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, ou de l'autre, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article XIV. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service (comme les normes relatives à la vitesse et au confort) et des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes s'efforcent d'établir les tarifs d'un commun accord, soit par consultations entre elles, soit par recours à un mécanisme international approprié de coordination des tarifs.

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 sont soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes qui doivent les recevoir au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'autorisent un délai de présentation plus bref; les tarifs sont soumis sous la forme exigée par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

4. Si, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites du tarif qui leur a été soumis, ce tarif est considéré accepté ou approuvé et entre en vigueur à la date indiquée. Si elles autorisent un délai plus bref pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis d'insatisfaction doit être donné sera de moins de quinze (15) jours.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 ou si, pendant la période applicable, conformément au paragraphe 4, les autorités aéronautiques ont donné avis du caractère insatisfaisant d'un tarif, les Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif d'un commun accord.

a) Sous réserve d'une décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article ou des dispositions de l'Article XX du présent Accord, aucun tarif n'entre en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ont donné avis de son caractère insatisfaisant.

b) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes deviennent insatisfaites d'un tarif établi, elles doivent en informer les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et fournir les explications appropriées, et, concurremment, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes doivent s'efforcer de fixer un nouveau tarif ou un tarif révisé. Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la notification, ou dans tout autre délai plus bref acceptable par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées en cause n'ont pas réglé la question, les autorités aéronautiques qui ont notifié leur insatisfaction seront en droit d'empêcher que se poursuive l'application de ce tarif, et les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander la tenue de consultations immédiates afin de régler la question.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif en application du paragraphe 5 ou de l'alinéa 5b), l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander que le différend soit réglé conformément aux dispositions de l'Article XX du présent Accord.

7. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent soumettre un tarif pour concurrencer tout autre tarif public applicable aux mêmes points, soit pour les services convenus, soit par la voie des services convenus vers des points non convenus ou à partir de ces points. Ces tarifs sont alignés sur les tarifs publics soumis aux autorités aéronautiques pour les mêmes points. Ces tarifs sont toujours assujettis à l'acceptation ou l'approbation préalable, et continue, des autorités compétentes des pays entre lesquels ils s'appliquent.

a) Lorsqu'elles considèrent un alignement visé au paragraphe 7, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tiennent compte des facteurs suivants :

i) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit d'aligner les tarifs pour les services entre les territoires des deux Parties contractantes, à des conditions qui ne sont pas nécessairement identiques mais largement équivalentes, dans le cas de tout tarif licite offert au public pour des vols réguliers ou comme prix de détail de vols nolisés, applicable aux mêmes points ou à des points adjacents sur les services réguliers ou nolisés d'une autre entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

ii) Les tarifs appliqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers, peuvent, pour la même catégorie de services, être alignés sur les tarifs pour les mêmes points offerts par toute entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, mais ils ne devront être ni inférieurs ni assortis de conditions moins restrictives.

b) Tout tarif soumis conformément au paragraphe 7a) :

i) Doit être accompagné des documents prouvant de façon satisfaisante que le tarif servant de base à l'alignement est bien offert au public et que l'alignement proposé satisfait aux exigences du présent Article,

ii) Sauf entente contraire entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, demeure en vigueur uniquement pendant la période d'existence du tarif pour vol régulier ou du prix de détail de vol nolisé sur lequel l'alignement est fait.

8. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur pendant la période applicable publiée ou jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis. Néanmoins, et sauf pour ce qui est prévu au sous-

alinéa 7b)ii, aucun tarif ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe pour une période supérieure à douze (12) mois après la date à laquelle il aurait par ailleurs cessé de s'appliquer.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de s'assurer dans toute la mesure du possible que :

a) Les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont acceptés ou approuvés de concert;

b) Aucune entreprise de transport aérien ne réduit ces tarifs par quelque moyen que ce soit.

10. Les communications écrites exigées par le présent Article peuvent être faites par lettre ou par tout procédé de transmission électronique produisant un texte imprimé, tel que télégraphie, béliographe ou télécopie.

Article XV. Ventes de titres de transport et transfert de fonds

1. Sous réserve des autorisations appropriées et conformément aux lois et règlements nationaux applicables, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, sur une base de réciprocité, de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou, à leur gré, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien, dans la monnaie de ce territoire ou dans toute monnaie

librement convertible, sans préférence ni discrimination à l'égard de toute entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux semblables, et toute personne a la faculté d'acquérir librement ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par ces entreprises.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée est en droit de convertir et de remettre à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cours normal de ses opérations. La conversion et la remise sont autorisées sans délai au taux de change en vigueur sur le marché au moment de la présentation de la demande de transfert et ne sont assujetties à aucune restriction, sauf celles prévues par les règlements régissant le change étranger en vigueur dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, selon le cas, ni à aucun droit, sauf les frais de service que les banques prélèvent normalement pour de telles transactions.

Article XVI. Imposition

1. Chaque Partie contractante exempte l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de tout impôt sur les bénéfices ou les revenus provenant de l'exploitation des services convenus.

2. La présente disposition est sans effet tant qu'une convention pour éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu (et les bénéfices) prévoyant une exemption similaire reste en vigueur entre les deux Parties contractantes.

Article XVII. Représentants des entreprises de transport aérien

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique dont elles ont besoin pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ces services peuvent être assurés par leur propre personnel ou par des employés de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisés à assurer ces services dans ce territoire.

3. Ces représentants et employés sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de l'autre Partie contractante et, en conformité avec ces lois et règlements :

a) Chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis de travail, visas de séjour ou autres documents semblables nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1;

b) Les deux Parties contractantes exemptent de l'obligation d'obtenir des permis de travail les employés assurant certaines fonctions temporaires n'excédant pas trente (30) jours.

4. Les bureaux de la représentation sont établis conformément aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante et restent soumis à ces lois et règlements.

Article XVIII. Services au sol

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent assurer leurs propres services au sol dans le territoire de l'autre Partie contractante ou, à leur gré, s'adresser pour tout ou partie de ces services à tout agent autorisé par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante à assurer de tels services. Lorsque les lois et règlements nationaux empêchent une entreprise de transport aérien désignée d'assurer ses propres services au sol, toutes les entreprises de transport aérien assurant des services aériens internationaux semblables doivent pouvoir avoir accès à ces services sans préférence ni discrimination.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent également assurer tout ou partie des services au sol pour d'autres entreprises de transport aérien opérant au même aéroport sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article XIX. Applicabilité de l'Accord aux vols nolisés

1. Les dispositions des Articles VII (Droit applicable), VIII (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), IX (Sécurité aérienne), X (Utilisation des aéroports et autres installations), XIII (Douanes), XV (Ventes et transfert de fonds), XVI (Imposition), XVII (Représentants des entreprises de transport aérien), XVIII (Services au sol) et XX (Consultations) du présent Accord s'appliquent également aux vols nolisés assurés par un transporteur aérien d'une Partie contractante en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi qu'au transporteur aérien qui assure ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 n'affectent pas les lois et règlements nationaux régissant le droit des transporteurs aériens d'assurer des vols nolisés ou la conduite des transporteurs ou d'autres parties qui participent à l'organisation de telles opérations.

Article XX. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord soient appliquées et observées de façon satisfaisante.

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

Article XXI. Modification de l'Accord

Une Partie contractante qui estime souhaitable de modifier une disposition du présent Accord peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commencent dans un délai de soixante (60) jours de la date de réception de la demande. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XXII. Règlement des différends

1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord doit être réglé par voie de consultations directes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord, le différend est réglé par voie de négociations entre les Parties contractantes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est désigné dans un délai additionnel de soixante (60) jours. Si l'une, ou l'autre, des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une, ou l'autre, des Parties contractantes à désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le vice-président le plus ancien qui ne s'en trouve pas empêché pour le même motif. Dans tous les cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un État tiers, il agit en qualité de président du tribunal et il fixe le lieu où doit se tenir l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2.

4. Les frais d'arbitrage sont partagés également entre les Parties contractantes.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue aux termes du paragraphe 2, l'autre Partie contractante peut, tant que subsiste le défaut, limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

Article XXIII. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer l'Accord. Simultanément, la notification sera communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant le terme de cette période. En l'absence d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXIV. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et ses modifications sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXV. Conventions multilatérales

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général applicable aux deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions prévalent sur le présent Accord. Des consultations peuvent avoir lieu, conformément à l'Article XX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Article XXVI. Entrée en vigueur

1. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque, signé le 20 mars 1969¹, modifié, prend fin pour le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République tchèque.

2. Le présent Accord entre en vigueur le jour de sa signature.

Article XXVII. Titres

Les titres utilisés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de renvoi.

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

Fait en deux exemplaires à Prague, ce 13e jour de mars 1996, en français, en anglais et en tchèque, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Canada :

ARTHUR EGGLETON

Pour le Gouvernement de la République tchèque :

VLADIMIR BUDINSKY

1. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 728, p. 175.

TABLEAU DE ROUTES

Section I

Les routes suivantes peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Canada :

Points de départ	Points intermédiaires	Points de destination en République tchèque	Points au-delà
Tout point ou tous points au Canada	Tout point ou tous points en Europe que désignera le Canada	Prague et un autre point en République tchèque que désignera le Canada	Tout point ou tous points en Europe que désignera le Canada

Notes:

1. Dans l'exploitation d'un service convenu pour une route spécifiée au présent Tableau de routes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement du Canada sont en droit :

a) D'embarquer et de débarquer sur le territoire de la République tchèque, en trafic international, des passagers, du courrier et du fret à destination ou en provenance du Canada;

b) De transporter en trafic international des passagers, du courrier et du fret entre le Canada et des points intermédiaires;

c) De transporter à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, sur un même vol et avec faculté d'arrêt, du trafic international en transit à partir ou à destination de points spécifiés dans des pays tiers.

2. Prague et l'autre point désigné en République tchèque peuvent être desservis par un même vol ou par des vols différents.

3. Des droits de la cinquième liberté peuvent être exercés pour un maximum de quatre points, au choix du Canada, intermédiaires, avant d'arriver en République tchèque ou au-delà.

4. Les points qui seront désignés par le Canada peuvent être changés par préavis de trente (30) jours.

5. Dans l'exploitation d'un service convenu pour une route spécifiée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Canada peuvent omettre un ou tous les points intermédiaires ou les points situés au-delà du territoire tchèque.

6. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Canada sont en droit de bloquer des places et de partager leur code avec l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque et/ou des transporteurs de pays tiers pour les services qu'ils offrent entre le Canada et la République tchèque et pour les secteurs

de cinquième liberté. Tout arrangement de blocage de places ou de partage de code doit faire l'objet d'une notification préalable aux autorités aéronautiques de la République tchèque. Aucun arrangement de blocage de places ou de partage de code n'est possible avec des transporteurs de pays tiers pendant qu'une entreprise de transport aérien désignée du Canada exploite ses propres appareils entre le Canada et la République tchèque.

7. Tout service sur voie unique vers le deuxième point en République tchèque par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Canada au moyen de leurs propres appareils doit obligatoirement faire l'objet d'un accord commercial avec une entreprise de transport aérien désignée de la République tchèque.

8. Aux fins de l'Article XI, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Canada sont en droit d'assurer en tout :

a) Trois vols hebdomadaires, dans chaque sens, d'aéronefs de type B767 ou A310 ou d'aéronefs équivalents;

b) Ou, lorsque l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada assurent le service des routes convenues à la présence section en bloquant des places et/ou en partageant un code avec l'entreprise ou les entreprises de la République tchèque et/ou des transporteurs de pays tiers, et même si cela se fait quotidiennement, ces services aériens ne sont limités que par une capacité hebdomadaire maximale de 450 sièges dans chaque sens.

Toute modification de la fréquence et de la capacité autorisées est déterminée conformément aux dispositions de l'Article XI.

Section II

Les routes suivantes peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque :

Points de départ	Points intermédiaires	Points de destination	Points an-delà
Tout point ou tous points en République tchèque	Tout point ou tous points en Europe que désignera la République tchèque ainsi que New York, aux États-Unis	Montréal et Toronto	Deux points aux États-Unis au nord de Washington, D.C., incluse, et à l'est de Chicago, Chicago incluse

Notes :

1. Dans l'exploitation d'un service convenu pour une route spécifiée au présent Tableau de routes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement de la République tchèque sont en droit :

a) D'embarquer et de débarquer sur le territoire du Canada, en trafic international, des passagers, du courrier et du fret à destination ou en provenance de la République tchèque;

b) De transporter, en trafic international, des passagers, du courrier et du fret entre la République tchèque et des points intermédiaires;

c) De transporter à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, sur un même vol et avec faculté d'arrêt, du trafic international en transit à partir ou à destination de points spécifiés dans des pays tiers.

2. Montréal et Toronto peuvent être desservies par un même vol ou des vols différents.

3. Aucun point des États-Unis ne peut être desservi par les vols desservant Toronto.

4. Des droits de cinquième liberté ne peuvent être exercés qu'entre Montréal et deux points aux É.-U., au nord de Washington, D.C., ou incluant Washington, D.C., et à l'est de Chicago, ou incluant Chicago. Le point choisi aux États-Unis pour l'exercice de la cinquième liberté peut être changé par la République tchèque par préavis de trente (30) jours.

5. Dans l'exploitation d'un service convenu pour une route spécifiée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque peuvent omettre un ou tous les points intermédiaires ou les points au-delà du territoire canadien.

6. Les points intermédiaires en Europe qui seront désignés par la République tchèque peuvent être changés par préavis de trente (30) jours.

7. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque sont en droit de bloquer des places et de partager leur code avec l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada pour les services qu'ils offrent entre la République tchèque et le Canada, sous réserve d'un accord entre les entreprises de transport aérien désignées des deux pays et des conditions normales posées par la réglementation.

8. Tout service sur voie unique assuré vers Toronto par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque au moyen de leurs propres appareils, doit faire l'objet d'un accord commercial obligatoire avec une entreprise de transport aérien désignée du Canada. Cette obligation n'aura pas effet pour la période pendant laquelle une entreprise de transport aérien désignée du Canada bloque des places et/ou vend des titres de transport sous sa propre dénomination pour un service assuré par un transporteur d'un pays tiers entre le Canada et la République tchèque.

9. Le service offert à destination de Toronto s'effectue à des heures du jour et à une aérogare acceptables pour la direction de l'Aéroport international Lester B. Pearson.

10. Aux fins de l'Article XI, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la République tchèque sont en droit d'assurer en tout :

a) Soit deux vols hebdomadaires dans chaque sens d'aéronefs de type B767 ou A310 ou d'autres aéronefs équivalents,

b) Soit trois vols hebdomadaires dans chaque sens d'aéronefs de type B767 ou A310 ou d'aéronefs équivalents, pourvu que deux de ces vols desservent Montréal.

Toute modification de la fréquence et de la capacité autorisées est déterminée conformément aux dispositions de l'Article XI.

Section III

1. Un transporteur aérien de chacune des Parties contractantes est autorisé à exploiter un vol hebdomadaire tout-cargo dans chaque sens entre Montréal et Prague, avec des appareils tout--cargo. La capacité d'exploitation de ce service ne doit pas dépasser quarante (40) tonnes par semaine dans chaque sens.

2. Tout service ainsi assuré vient s'ajouter aux services de transport de passagers prévus aux sections I et II de ce Tableau de routes. Tout service ainsi assuré par un transporteur canadien n'est pas réputé constituer un service assuré par une entreprise de transport aérien désignée du Canada au moyen de ses propres appareils aux fins de l'application de la note 6 de la section I et de la note 8 de la section II du présent Tableau de routes.