

No. 35246

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
Czech Republic**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Czech Republic concerning air services (with annex). Prague, 20 March 1998

Entry into force: *20 March 1998 by signature, in accordance with article 19*

Authentic texts: *English and Czech*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 28 October 1998*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
République tchèque**

Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République tchèque relatif aux services aériens (avec annexe). Prague, 20 mars 1998

Entrée en vigueur : *20 mars 1998 par signature, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *anglais et tchèque*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 28 octobre 1998*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED
KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC CONCERNING AIR
SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Czech Republic (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:

(i) Any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Czech Republic, the Minister of Transport and Communications, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(d) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) The right to fly across its territory without landing;
- (b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, separately or in combination, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If, because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the

operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(c) If the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in accordance with the procedures set out in Article 14(1).

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

The principles governing the operation of Agreed Services shall include the following:

(a) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

(c) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load

factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

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

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

(iii) The requirements of through airline operation.

Article 7. Tariffs

(1) (a) The term "tariff" means:

(i) The price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);

(ii) The additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and

(iii) The prices to be charged for such additional goods, services or benefits;

and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits;

(iv) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel, or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations; they should not be excessive and their application should not constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another designated airline or airlines. In considering tariffs filed for approval in accordance with the provisions below, the aeronautical authorities of both Contracting Parties should take into account the aforementioned factors.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

(a) Any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.

(b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff.

(c) Nothing in paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.

(d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d), above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariffs will take effect when the airline concerned so decides.

(f) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(4) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of a third State, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

(b) Notwithstanding paragraph (a) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the

designated airlines of one Contracting Party for the carriage of cargo between the territory of the other Contracting Party and a third State.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, excise taxes, value added tax and similar national fees, as shall:

(a) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(i) Repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(ii) Security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(iii) Printed instructional material and training aids provided that training aids introduced into the territory of the Czech Republic are re-exported after use;

(iv) Airline and operators' documents; and

(b) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

(i) Aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;

(ii) Fuel, lubricants and consumable technical supplies;

(iii) Spare parts including engines;

(c) Subject to the approval and at the discretion of the relevant authorities responsible for customs duties, excise taxes, value added tax or similar national fees of the Contracting Party into whose territory the items are introduced, the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(i) Passenger handling equipment and component parts;

(ii) Cargo-loading equipment and component parts;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, excise taxes, value added tax and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contract-

ing Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

(5) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in relation to measures dealing with aviation security and prevention of trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the territory of the European Communities (EC) from a point outside of that territory and transferring to an intra-EC flight.

Article 9. Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971) form an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of 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.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall inform the other of any such difference to the aviation security Standards.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) 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 as rapidly as possible, consistent with ensuring minimum risk to life, such incident or threat.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing traffic carried on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article.

Article 11. Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of local expenditure. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the current market rate of exchange which is in effect in the country from which the transfer is to be made. The actual transfer shall be executed without delay, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airlines. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any other currency which is freely convertible in the territory in which the transaction takes place.

Article 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of air navigation and airport facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo, charges which are higher than those which would be paid by its own airlines operating similar international air services.

(2) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services

and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Consultation

(1) Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

(2) Without prejudice to the procedures in paragraph 1 above, there may be direct contact and consultation as necessary between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 15. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. The tribunal shall be constituted in accordance with the provisions below:

(3) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(4) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, or if he is otherwise prevented from discharging this function, the most senior Vice-President who is not disqualified on the ground of nationality shall make the appointment.

(5) Except as otherwise provided in this Article, the tribunal shall establish its own procedure. The tribunal shall attempt to give a written decision within 120 days after the date on which the tribunal is fully constituted.

(6) The decision of the tribunal shall be taken by a majority vote. The decision shall be binding on the Contracting Parties.

(7) The Contracting Parties may submit requests to the tribunal for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(8) Each Contracting Party shall bear its own costs as well as the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (4) of this Article.

Article 16. Amendment

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

Article 17. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 18. Registration

This Agreement and any Exchange of Notes concluded in accordance with Article 16 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 19. Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force on the date of signature.

(2) This Agreement shall, as between the Contracting Parties, supersede the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Czechoslovak Republic for Air Services between and beyond their respective territories signed at Prague on 15 January 1960.

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

Done in duplicate at Prague this 20th day of March 1998, in the English and Czech languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland:

DAVID BROUCHER

For the Government of the Czech Republic:

PETR MOOS

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom -- intermediate points -- points in the Czech Republic -
- points beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Czech Republic or in the territory of the Czech Republic to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Czech Republic:

Points in the Czech Republic -- intermediate points -- points in the United Kingdom -
- points beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Czech Republic.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom, or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

DOHODA
mezi
vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska
a
vládou České republiky
o leteckých službách

Vláda Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a vláda České republiky (dále uváděné jako smluvní strany);

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která byla otevřena k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944;

vedeny přáním uzavřít Dohodu, která by doplňovala výše uvedenou Úmluvu za účelem zřízení leteckých služeb mezi jejich zeměmi a přes jejich území

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1

Definice

Pro účely této Dohody, pokud ze souvislostí nevyplývá jinak:

- (a) výraz “ Chicagská úmluva ” znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, otevřenou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje (i) jakékoli její změny, které vstoupily v platnost podle jejího článku 94(a) a které byly ratifikovány oběma smluvními stranami a (ii) všechny její přílohy a jejich změny přijaté podle článku 90 zmíněné Úmluvy za předpokladu, že taková změna nebo příloha je v dané době platná pro obě smluvní strany;
- (b) výraz “ letecké úřady ” znamená v případě Spojeného království ministra dopravy, pro účely článku 7 Úřad civilního letectví, v případě České republiky Ministerstvo dopravy a spojů; nebo, v obou případech, kteroukoli osobu nebo orgán, které mohou být oprávněny k provádění jakýchkoli funkcí, které nyní vykonávají výše zmíněné úřady, nebo podobných funkcí;
- (c) termín “ určený letecký podnik ” znamená letecký podnik, který byl určen a oprávněn podle článku 4 této dohody;
- (d) výraz “ území ” ve vztahu ke státu má význam stanovený pro tento případ v článku 2 Chicagské úmluvy;
- (e) výrazy “ letecká služba ”, “ mezinárodní letecká služba ”, “ letecký podnik ” a “ přistání pro neobchodní účely ” mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Chicagské úmluvy;
- (f) termín “ tato dohoda ” zahrnuje k ní připojenou přílohu a všechny změny této přílohy a nebo dohody.

ČLÁNEK 2

Použitelnost Chicagské úmluvy

Ustanovení této dohody podléhají ustanovením Chicagské úmluvy, nakolik tato ustanovení platí pro mezinárodní letecké dopravní služby.

ČLÁNEK 3

Udělení práv

(1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně pro mezinárodní letecké dopravní služby následující práva:

- (a) právo létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany;
- (b) právo přistávat na území státu druhé smluvní strany pro neobchodní účely.

(2) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva dále stanovená touto dohodou za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách vyjmenovaných v příslušném oddílu seznamu linek, který je připojen k této dohodě. Tyto služby a linky budou dále nazývány "dohodnuté služby" a "stanovené linky". Při provozování dohodnuté služby na stanovené lince budou mít letecké podniky určené každou ze smluvních stran navíc k právům stanoveným v odstavci (1) tohoto článku též právo přistávat na území státu druhé smluvní strany v místech pro tuto linku stanovených v seznamu linek, připojeném k této dohodě, pro účely nakládání a vykládání cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, a to odděleně nebo v kombinaci.

(3) Nic v odstavci (2) tohoto článku nesmí být pokládáno za poskytnutí práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé strany cestující a zboží, včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci za nájemné nebo odměnu s určením pro jiné místo na území státu druhé smluvní strany.

(4) Jestliže z důvodu ozbrojeného konfliktu, politických nepokojů nebo vývoje, či zvláštních a neobvyklých okolností nemůže určený letecký podnik jedné smluvní strany provozovat službu po obvyklé letové trase, vyvine druhá smluvní strana všemožné úsilí k tomu, aby napomohla pokračování provozu této služby pomocí vhodných dočasných změn letových tras.

ČLÁNEK 4

Určení a oprávnění leteckých podniků

(1) Každá smluvní strana bude mít právo určit písemným oznámením druhé smluvní straně jeden nebo více leteckých podniků za účelem provádění dohodnutých služeb na stanovených linkách a rovněž takové určení odvolat či změnit.

(2) Při obdržení takového určení druhá smluvní strana udělí, s výhradou ustanovení odstavců (3) a (4) tohoto článku, bez prodlení určenému leteckému podniku či podnikům potřebná provozní oprávnění.

(3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou přesvědčil, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které se obvykle a přiměřeně aplikují na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb tímto úřadem v souladu s ustanoveními Chicagské úmluvy.

(4) Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout udělit provozní oprávnění zmíněné v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které může pokládat za nezbytné při výkonu práv uvedených v článku 3 odstavci (2) této dohody určeným leteckým podnikem ve všech případech, kdy tato smluvní strana není přesvědčena o tom, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku náleží smluvní straně, která letecký podnik určila nebo občanům jejího státu.

(5) Když byl letecký podnik určen a oprávněn může začít provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že tento podnik splňuje podmínky příslušných ustanovení této dohody.

ČLÁNEK 5

Zrušení nebo pozastavení provozních oprávnění

(1) Každá smluvní strana bude mít právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv uvedených v článku 3 odstavci (2) této dohody leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou, nebo uložit takové podmínky, které může pokládat za nezbytné pro výkon těchto práv:

- (a) v každém případě, kdy není přesvědčena o tom, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto podniku náleží smluvní straně, která tento podnik určila, či občanům státu této smluvní strany; nebo
- (b) v případě, kdy takový podnik nesplní podmínky stanovené zákony a předpisy, které se obvykle a přiměřeně aplikují smluvní stranou, která tato práva uděluje; nebo
- (c) jestliže letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.

(2) Pokud není okamžité zrušení, pozastavení či uložení podmínek zmíněných v odstavci (1) tohoto článku nezbytné pro zamezení dalšího porušování zákonů a předpisů, budou tato práva uplatněna pouze po konzultacích s druhou smluvní stranou v souladu s postupy stanovenými v článku 14, odstavec (1).

ČLÁNEK 6

Zásady provozu dohodnutých služeb

Zásady, jímž se řídí provozování dohodnutých služeb zahrnují následující:

- (a) Letecké podniky obou smluvních stran budou mít spravedlivou a stejnou možnost provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách mezi svými zeměmi.
- (b) Při provozování dohodnutých služeb budou určené letecké podniky každé smluvní strany brát v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany tak, aby nezasáhly nevhodným způsobem do služeb, které tyto podniky druhé strany poskytují na týchž linkách, at' již na celých nebo na jejich úsecích.
- (c) Dohodnuté služby poskytované určenými leteckými podniky smluvních stran budou v úzkém souladu s požadavky veřejnosti na přepravu na stanovených linkách a jejich přednostním cílem bude poskytnout při přiměřeném vytižení kapacity odpovídající běžným a rozumně předpokládaným požadavkům na přepravu cestujících, a nebo zboží, včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která letecký podnik určila. Opatření na přepravu cestujících a zboží, včetně poštovních zásilek, nakládaných a vykládaných na stanovených linkách v místech na území jiných států než toho, který určil letecký podnik, bude provedeno ve shodě s všeobecnými zásadami, podle nichž má být kapacita v souladu:
 - (i) s dopravními požadavky na a z území státu smluvní strany, která letecký podnik určila;
 - (ii) s dopravními požadavky oblasti, již dohodnuté služby prochází, po přihlídnutí k jiným dopravním službám zavedeným leteckými podniky jiných států v této oblasti; a
 - (iii) s požadavky provozu na průletových linkách leteckých podniků.

ČLÁNEK 7

Tarify

(1)

(a) Termín "tarif" znamená:

- (i) cenu, která má být účtována za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou poštovních zásilek)
- (ii) dodatečné zboží, služby nebo další výhody, které budou poskytovány nebo budou přístupné v souvislosti s takovou přepravou, nebo jako záležitost s ní souvisejí nebo na ni navazující; a
- (iii) ceny, které mají být účtovány za takovéto dodatečné zboží, služby a výhody; a zahrnuje podmínky upravující použitelnost každé takové ceny a poskytování či zpřístupnění každého takového zboží, služeb nebo výhod,
- (iv) zprostředkovatelskou odměnu placenou leteckým podnikem zprostředkovateli za prodané letenky nebo nákladní listy, které byly vyhotoveny tímto zprostředkovatelem pro přepravu na pravidelných leteckých službách.

(b) V případech, kdy se tarify pro cestující nebo tarify pro zboží liší podle sezónnosti, dne v týdnu nebo denní doby kdy je let prováděn, směru cesty či podle nějakých jiných okolností, každý dílčí tarif pro cestující nebo zboží bude pokládán za samostatný, ať už byl či nebyl spolu s příslušnými podmínkami předložen příslušným úřadům samostatně.

(2) Tarify, které budou účtovány určenými leteckými podniky smluvních stran za přepravu mezi územími jejich států budou stanoveny na rozumných úrovních s patřičným přihlédnutím ke všem příslušným činitelům, včetně nákladů na provoz dohodnutých služeb, zájmů uživatelů, rozumného zisku a posouzení trhu; neměly by být neúměrně vysoké a jejich používání nesmí vést k chování, které by znemožňovalo konkurenci a pravděpodobně způsobilo vážnou škodu jinému určenému leteckému podniku či leteckým podnikům. Při posuzování tarifů předložených ke schválení v souladu s níže uvedenými ustanoveními by měly letecké úřady obou smluvních stran brát v úvahu výše uvedené činitele.

(3) Letecké úřady obou smluvních stran budou používat následující ustanovení pro schvalování tarifů účtovaných určenými leteckými podniky každé smluvní strany pro přepravu mezi místem na území státu jedné smluvní strany a místem na území státu druhé smluvní strany:

- (a) Každý navržený tarif, který by měl být účtován za přepravu mezi územími států obou smluvních stran bude předložen dotyčným určeným leteckým podnikem nebo jeho jménem oběma leteckým úřadům nejméně 30 dní (nebo v takové kratší lhůtě, na které se oba letecké úřady mohou dohodnout) před tím, než má navrhovaný tarif vstoupit v účinnost.
- (b) Takto předložený tarif může být schválen leteckými úřady kdykoliv. Nicméně, s výhradou dvou následujících pododstavců, každý takový tarif bude pokládán za schválený 21 dní po dni, kdy byla žádost o schválení obdržena, pokud se letecké úřady obou smluvních stran vzájemně písemně neinformují ve lhůtě 20 dní poté co žádost obdržely o tom, že s navrhovaným tarifem nesouhlasí.
- (c) Nic v pododstavci (b) výše nebude bránit leteckému úřadu kterékoli smluvní strany jednostranně nepovolit jakýkoliv tarif předložený jedním z jejich vlastních určených leteckých podniků. Takovéto jednostranné opatření bude však přijato pouze tehdy, když bude tomuto leteckému úřadu zřejmé, že navrhovaný tarif je neúměrně vysoký, nebo že jeho používání by mohlo vést k chování, které by znemožňovalo konkurenci a pravděpodobně způsobilo vážnou škodu jinému leteckému podniku či jiným leteckým podnikům.
- (d) Jestliže letecký úřad kterékoliv smluvní strany usoudí buď, že návrh tarifu předložený určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany je neúměrně vysoký, nebo že jeho používání by mohlo vést k chování, které by znemožňovalo konkurenci a

pravděpodobně způsobilo vážnou škodu jinému leteckému podniku či jiným leteckým podnikům, může, do 20 dní po obdržení žádosti, požadovat konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Takové konzultace budou ukončeny ve lhůtě 21 dní poté, co o ně bude požádáno a tarif vstoupí v platnost koncem této lhůty pokud se úřady obou smluvních stran nedohodnou jinak.

- (e) Nehledě na pododstavce (a)-(d) výše, letecké úřady obou smluvních stran nebudou vyžadovat předkládání žádosti o schválení tarifů pro přepravu zboží mezi místy na území jejich států. Takovéto tarify vstoupí v platnost podle rozhodnutí dotyčného podniku.
 - (f) V případě, že, tarif, který již vstoupil v platnost podle výše uvedených ustanovení je posouzen leteckým úřadem jedné smluvní strany jako působící vážnou škodu jinému leteckému podniku či jiným leteckým podnikům na určité lince či linkách, může si tento letecký úřad vyžádat konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Takové konzultace budou ukončeny ve lhůtě 21 dní poté, co o ně bude požádáno, pokud se úřady obou smluvních stran nedohodnou jinak.
- (4)
- (a) Tarify, které mají být účtovány určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany za přepravu mezi územím státu druhé smluvní strany a třetím státem budou předloženy ke schválení leteckému úřadu druhé smluvní strany. Každý předložený tarif bude schválen, bude-li totožný co do úrovně, podmínek a doby platnosti s tarifem již tímto leteckým úřadem schváleným a používaným určeným leteckým podnikem této druhé smluvní strany pro dopravu mezi jejím územím a územím třetího státu; ale tento letecký úřad může odvolat své schválení, jestliže tarif k němuž bylo provedeno vyrovnání přestal být z jakéhokoliv důvodu používán, případně může změnit podmínky schválení tak, aby odpovídaly jakékoliv schválené změně tarifu, k němuž bylo provedeno vyrovnání.
 - (b) Nehledě na odstavec (a) výše nedudou letecké úřady obou smluvních stran vyžadovat podání žádosti o schválení tarifů, které budou účtovány určenými leteckými podniky jedné smluvní strany za přepravu zboží mezi územím státu druhé smluvní strany a třetím státem.

ČLÁNEK 8

Cl a

- (1) Letadla provádějící mezinárodní letecké služby určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků každé smluvní strany budou osvobozena od všech cel, spotřebních daní, daně z přidané hodnoty a obdobných vnitrostátních poplatků, stejně jako:
- (a) následující předměty dovezené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany:
 - (i) zařízení pro opravy, údržbu a obsluhu a jejich součásti;
 - (ii) zařízení pro ochranu před nezákonnými činy včetně součástí pro použití v těchto bezpečnostních zařízeních;
 - (iii) tištěné instruktážní materiály a pomůcky pro výcvik za předpokladu, že tyto pomůcky pro výcvik dovezené na území České republiky budou po použití opět vyvezeny;
 - (iv) doklady leteckého podniku a provozovatelů; a
 - (b) následující předměty dovezené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany nebo dodané určenému leteckému podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany:
 - (i) zásoby letadla (včetně, avšak nikoliv pouze, takových položek jako potraviny, nápoje a tabák) at' už byly přivezeny nebo naloženy na území státu druhé smluvní strany;
 - (ii) palivo, mazadla a spotřební technický materiál;
 - (iii) náhradní díly včetně motorů;

(c) s výhradou schválení a podle volného uvážení příslušných úřadů odpovědných za cla, spotřebních daní, daně z přidané hodnoty nebo obdobné vnitrostátní poplatky, smluvní strany na území jejího státu jsou předměty dováženy, následující předměty dovezené určeným podnikem jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany:

(i) zařízení pro obsluhu cestujících a jeho součásti;

(ii) zařízení pro nakládání zboží a jeho součásti;

za předpokladu, že v každém jednotlivém případě budou pro použití na palubě letadla nebo uvnitř areálu mezinárodního letiště v souvislosti se zřizováním nebo udržováním mezinárodní letecké dopravní služby příslušným určeným leteckým podnikem.

(2) Osvobození od cel, spotřebních daní, daně z přidané hodnoty a obdobných vnitrostátních poplatků se nebude vztahovat na platby vyplývající z nákladů na služby poskytnutých určenému leteckému podniku (podnikům) jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany.

(3) Pokud jde o zařízení a zásoby zmíněné v odstavci (1) tohoto článku, může být požadováno, aby zůstaly pod dohledem nebo kontrolou příslušných orgánů.

(4) Osvobození poskytovaná tímto článkem budou rovněž poskytována v případech, kdy určený letecký podnik či podniky jedné smluvní strany uzavřely ujednání s jiným či jinými leteckými podniky o zapůjčení či převodu předmětů uvedených v odstavci (1) tohoto článku na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že tento jiný či jiné letecké podniky požívají obdobně takováto osvobození od zmíněné druhé smluvní strany.

(5) Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území každé smluvní strany, kteří neopouštějí část letiště vyhrazenou pro tento účel budou, s výjimkou opatření týkajících se ochrany civilního letectví před nezákonnými činy a zabránění obchodování s narkotiky a psychotropními látkami, podrobeni pouze zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu budou osvobozeny od cel a ostatních obdobných dávek. Tento odstavec se nevztahuje na příruční zavazadla cestujících přilétajících na území Evropského společenství (ES) z místa mimo toto území a přestupujících na linku vedenou uvnitř ES.

ČLÁNEK 9

Ochrana civilního letectví před nezákonnými činy

(1) Vzhledem k tomu, že bezpečnost civilních letadel, jejich cestujících a posádky je základní podmínkou pro provádění mezinárodních leteckých služeb, si smluvní strany znovu vzájemně potvrzují, že své závazky týkající se zajištění ochrany civilního letectví před nezákonnými činy (a zejména své závazky podle Chicagské úmluvy, Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970 a Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu dne 23. září 1971) jsou nedílnou součástí této dohody.

(2) Smluvní strany si na základě žádosti vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činů směřujících k protiprávnímu zmocnění se civilního letadla a dalším protiprávním činům proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letiště a leteckých navigačních zařízení a jakémukoliv jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

(3) Smluvní strany budou ve svých vzájemných vztazích jednat v souladu s Normami pro ochranu civilního letectví před nezákonnými činy a, v rozsahu, v jakém uplatňují Doporučené předpisy stanovené Mezinárodní organizací pro civilní letectví jako Přílohy k Chicagské úmluvě; a budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel evidovaných v jejich rejstříku nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na územích jejich států a provozovatelé letišť na území jejich států, jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně civilního letectví. Normy ochrany civilního letectví zmíněné v tomto odstavci zahrnují všechny odlišnosti oznámené příslušnou smluvní

stranou. Každá smluvní strana bude informovat druhou smluvní stranu o každé odlišnosti od Norem pro ochranu civilního letectví před nezákonnými činy.

(4) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou uplatňována účinná opatření k ochraně letadel, kontrole cestujících a jejich příručních zavazadel a budou prováděny příslušné kontroly u posádek, zboží (včetně zapsaných zavazadel) a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání a že tato opatření budou přizpůsobována tak, aby čelila zvýšením ve stupni ohrožení. Každá smluvní strana souhlasí, že od jejich leteckých podniků může být požadováno dodržovat ustanovení o ochraně civilního letectví, zmíněná výše v odstavci (3), vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území státu této druhé smluvní strany. Každá smluvní strana bude také příznivě posuzovat jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření za účelem čelení určité hrozbě.

(5) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letiště nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadněným předáváním zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k co nejrychlejšímu ukončení takového činu nebo hrozby tak, aby byla co nejméně ohrožena bezpečnost lidských životů.

ČLÁNEK 10

Poskytování statistik

Letecký úřad smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické nebo jiné statistické údaje, které mohou být rozumně požadovány za účelem přezkoumání přepravy na dohodnutých službách určenými leteckými podniky smluvní strany, která je v tomto článku zmíněna jako první.

ČLÁNEK 11

Převod výnosů

Každý určený letecký podnik bude mít na požádání právo přepočítat a převést do své země přebytek místních příjmů nad místními výdaji. Přepočet a převod bude povolen bez omezení v běžném tržním devizovém kurzu platném v zemi, z níž má být převod uskutečněn. Samotný převod bude uskutečněn okamžitě a nebude podléhat žádným poplatkům mimo těch, které normálně účtují banky z provedení přepočtu a převodu.

ČLÁNEK 12

Zastoupení leteckého podniku a prodej

(1) Určený letecký podnik či podniky jedné smluvní strany budou oprávněny, v souladu se zákony a předpisy druhé smluvní strany týkajícími se vstupu, pobytu a zaměstnání, vyslat a udržovat na území státu druhé smluvní strany vedoucí, technický a provozní personál a další specialisty, kteří jsou potřební pro poskytování leteckých služeb.

(2) Určené letecké podniky každé smluvní strany budou mít právo uskutečňovat prodej letecké dopravy na území státu druhé smluvní strany buď přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů jmenovaných určeným leteckým podnikem. Určené letecké podniky každé smluvní strany budou mít právo tuto dopravu prodávat, a jakákoliv osoba ji bude moci volně nakupovat, v místní měně nebo v jakékoliv jiné měně, která je volně směnitelná na území, kde bude tento obchod uskutečněn.

ČLÁNEK 13

Uživatelské poplatky

- (1) Žádná smluvní strana nestanoví nebo nepovolí stanovit pro určené letecké podniky druhé smluvní strany poplatky za použití leteckých navigačních služeb a letištních zařízení letadly, jejich posádkami, cestujícími a zbožím vyšší než ty, které jsou placeny jejími vlastními leteckými podniky, které provozují obdobné mezinárodní letecké služby.
- (2) Letecké úřady obou smluvních stran budou podporovat konzultace o uživatelských poplatcích mezi jejich úřady odpovědnými za účtování poplatků a leteckými podniky, které služby a zařízení poskytované těmito účtujícími úřady užívají, a když je to proveditelné, prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Příslušným uživatelům bude předáno odpovídající oznámení jakýchkoli návrhů na změny uživatelských poplatků tak, aby jim bylo umožněno vyjádřit jejich stanovisko dříve, než budou tyto změny provedeny. Letecké úřady obou smluvních stran budou dále podporovat, aby si jejich úřady odpovědné za účtování poplatků a uživatelé vyměňovali příslušné informace o uživatelských poplatcích.

ČLÁNEK 14

Konzultace

- (1) Každá smluvní strana může kdykoliv požádat o konzultaci o provádění, výkladu, používání či změně této dohody nebo o otázkách souladu s touto dohodou. Tyto konzultace budou zahájeny během 60 dnů ode dne, kdy druhá smluvní strana obdrží písemnou žádost, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.
- (2) Bez újmy na postupech stanovených v odstavci (1) výše se mezi leteckými úřady smluvních stran může podle potřeby uskutečnit přímé spojení a konzultace.

ČLÁNEK 15

Řešení sporů

- (1) Vznikne-li mezi smluvními stranami jakýkoliv spor o výklad či používání této dohody, pokusí se jej smluvní strany nejprve vyřešit jednáním.
- (2) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho jak se smluvní strany dohodnou, nebo bude, na základě žádosti kterékoliv smluvní strany, předložen k rozhodnutí tribunálu tří rozhodců. Tribunál bude vytvořen podle níže uvedených ustanovení.
- (3) Během 30 dnů po obdržení žádosti o rozhodčí řízení jmenuje každá smluvní strana jednoho rozhodce. Státní příslušník třetího státu, který bude předsedou tribunálu bude jmenován jako třetí rozhodce dohodou těchto dvou rozhodců do 60 dnů poté, co byl jmenován druhý z nich.
- (4) Jestliže nedošlo ve lhůtách výše uvedených k některému jmenování, může kterákoliv ze smluvních stran požádat předsedu Mezinárodního soudního dvora, aby provedl potřebné jmenování během 30 dnů. Jestliže je předseda státním příslušníkem některé ze smluvních stran, nebo mu brání jiný důvod ve výkonu tohoto úkolu, provede jmenování nejstarší místopředseda, který není ke jmenování nezpůsobilý z důvodů státní příslušnosti.

(5) Nestanoví-li tento článek jinak, tribunál si sám stanoví svá procesní pravidla. Tribunál se vynasnaží vydat písemné rozhodnutí do 120 dnů následujících po dni, kdy byl plně ustaven.

(6) Rozhodnutí bude tribunál přijímat na základě většinového hlasování. Rozhodnutí bude pro smluvní strany závazné.

(7) Smluvní strany mohou tribunál požádat o výklad rozhodnutí během 15 dnů poté, co ho obdržely a takový výklad bude poskytnut do 15 dnů po takové žádosti.

(8) Každá smluvní strana ponese své náklady stejně jako náklady rozhodce, kterého jmenovala. Další náklady na tribunál, včetně jakýchkoli výdajů předsedy nebo místopředsedy Mezinárodního soudního dvora při postupu podle odstavce (4) tohoto článku, ponесou obě smluvní strany rovným dílem.

ČLÁNEK 16

Změna

Smluvní strany se dohodnou na jakékoliv změně této dohody výměnou nót.

ČLÁNEK 17

Ukončení platnosti

Každá ze smluvních stran může kdykoliv oznámit písemně druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Toto oznámení bude současně zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody skončí o půlnoci (v místě obdržení oznámení) bezprostředně před prvním výročím dnem, ve kterém bylo oznámení obdrženo druhou smluvní stranou, pokud výpověď nebyla vzata zpět dohodou obou smluvních stran před uplynutím této lhůty. V případě, že druhá smluvní strana nepotvrdí doručení oznámení o výovědí, bude se pokládat toto oznámení za doručené 14 dní poté, co ho obdržela Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK 18

Registrace

Tato dohoda a všechny výměny nót uskutečněné v souladu s článkem 16 budou zaregistrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK 19

Vstup v platnost

(1) Tato dohoda vstoupí v platnost dnem podpisu.

(2) Tato dohoda nahradí mezi smluvními stranami Dohodu mezi vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a vládou Československé republiky o leteckých dopravních službách mezi jejich zeměmi a přes jejich území, která byla podepsána v Praze dne 15. ledna 1960.

Na důkaz toho níže podepsaní, řádně zmocnění svými vládami, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Praze dne 20. března 1998 v anglickém a českém jazyce, přičemž oba texty mají stejnou platnost.

DAVID BROUCHER

PETR MOOS

Za vládu Spojeného království Velké
Británie a Severního Irsku

Za vládu České republiky

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République tchèque (ci-après dénommés les "Parties contractantes");

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago;

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) Les mots "la Convention de Chicago" s'entendent de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également:

i) De tout amendement à cette Convention entrée en vigueur en vertu de son Article 94 (a) et ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) De toute Annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où l'annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) Les mots "autorités aéronautiques" s'entendent, dans le cas du Royaume Uni, du Secrétaire d'État aux transports et, aux fins de l'Article 7, de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de la République tchèque, du Ministre des transports et des communications, ainsi que, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) Les mots "entreprise désignée" s'entendent d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 4 du présent Accord;

d) Le mot "territoire", en ce qui concerne un État, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les mots "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention de Chicago;

f) Les mots "le présent Accord" s'entendent également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées". Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent Article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, séparément ou en combinaison.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, séparément ou en combinaison, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

Article 4. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonna-

blement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qu'il l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'une des éventualités suivantes :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a concédé ces droits; ou

c) Si, de toute manière, l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, conformément aux procédures énoncées au paragraphe 1 de l'Article 14.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

Les principes régissant l'exploitation des services convenus sont notamment les suivants :

a) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

b) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

c) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et/ou de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

i) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

ii) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des États de la région; et

iii) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7. Tarifs

1. a) Le terme "tarif" s'entend :

i) Du prix demandé pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou du fret (à l'exception du courrier);

ii) Des biens, services ou autres prestations supplémentaires fournis, ou mis à la disposition des intéressés à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire; et

iii) Des prix demandés pour ces biens, services ou prestations supplémentaires, y compris des conditions régissant l'application de ces prix et la fourniture ou mise à disposition de ces biens, services ou prestations;

iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers.

b) Lorsque les barèmes ou taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct, qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités pertinentes.

2. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées par les Parties contractantes pour le transport entre leurs territoires seront établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments pertinents, y compris le coût de l'exploitation des services agréés, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et les conditions du marché. Ils ne devraient être excessifs et leur application ne devrait pas constituer un comportement anticoncurrentiel susceptible de causer un préjudice grave à une ou à d'autres entreprises désignées. À l'occasion de leur examen des tarifs déposés en vue de leur approbation conformément aux dispositions ci-

après, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tiendront compte des facteurs visés ci-avant.

3. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes appliqueront les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demanderont les entreprises de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport entre un point sur le territoire d'une Partie contractante et un point sur le territoire de l'autre Partie contractante :

a) Tout tarif proposé pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes sera déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date où il est proposé d'appliquer ce tarif.

b) Les tarifs ainsi déposés pourront être agréés à n'importe quel moment par les autorités aéronautiques. Cependant, sous réserve des dispositions des deux premiers alinéas ci-après, tout tarif ainsi déposé sera considéré comme agréé vingt-et-un (21) jours après la date de réception de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les vingt (20) jours suivant la date où elles auront reçu la demande, qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé.

c) Aucune disposition de l'alinéa b) ci-dessus n'empêchera les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie de refuser unilatéralement un tarif déposé par l'une des entreprises désignées par cette Partie. Toutefois, cette décision unilatérale ne sera prise que si les autorités concernées estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien.

d) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles pourront, dans les vingt (20) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations devront être menées à leur terme dans les vingt-et-un (21) jours suivant celui où elles auront été demandées et le tarif prendra effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

e) Nonobstant les dispositions des alinéas a) à d) ci-avant, les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne pourront exiger le dépôt, aux fins de leur approbation, des tarifs pour le transport de marchandises entre des points situés sur leurs territoires respectifs. Ces tarifs s'appliquent lorsque l'entreprise concernée en décide ainsi.

f) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles pourront demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites consultations devront avoir abouti dans un délai de vingt-et-un (21) jours suivant la demande de consultations à moins que les autorités des Parties contractantes n'en décident autrement.

4. a) Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et un État tiers seront déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Chaque tarif ainsi proposé sera agréé s'il est identique, par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, à un tarif déjà agréé par ces autorités aéronautiques et appliqué par une entreprise désignée par cette autre Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui d'un État tiers, étant entendu que ces autorités aéronautiques pourront retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison.

b) Nonobstant les dispositions du paragraphe a) ci-avant, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigeront pas le dépôt, en vue de leur approbation, des tarifs à percevoir par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour le transport de marchandise entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante seront exonérés de tous droits de douane, droits d'accises nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel de sécurité, y compris les éléments d'insertion audit matériel;
- iii) Imprimés et matériels d'instruction et de formation sous réserve que lesdits matériels introduits sur le territoire de la République tchèque soient réexportés après leur utilisation;
- vi) Documents de l'entreprise et des exploitants;

b) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante :

- i) Provision de bord (y compris mais non exclusivement les articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) Pièces de rechange, y compris moteurs;

c) Sous réserve de l'approbation et de l'assentiment des autorités compétentes en matière de droits de douane, de taxes d'accises, de taxes à la valeur ajoutée et de charges nationales similaires de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les articles sont introduits, les articles suivants introduits par une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante :

- i) Matériel consacré aux besoins des passagers et ses pièces;

ii) Matériel de chargement des marchandises et ses pièces;

à condition dans tous les cas qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international en liaison avec la création ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée intéressée.

2. L'exonération des droits de douane, des droits d'accises et des frais nationaux analogues ne s'étendra pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

3. Il pourrait être exigé que le matériel et les approvisionnements soient placés sous la surveillance et le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent Article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

5. Sauf lorsque des mesures de sécurité aérienne ou de prévention du trafic des stupéfiants et des psychotropes doivent être prises, les passagers, bagages et marchandises qui transitent par le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante sans quitter la zone de transit de l'aéroport ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit seront exemptés de droits de douane et autres droits analogues. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux bagages à main des passagers arrivant sur le territoire de la Communauté européenne d'un point situé hors de ce territoire et transférés sur un vol intraeuropéen.

Article 9. Sécurité aérienne

1. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord, en particulier, leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la

Convention de Chicago; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur le territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chaque Partie contractante informe l'autre Partie de toute différence en ce qui concerne les normes de sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer du trafic assuré sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques.

Article 11. Transferts de bénéfices

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur simple demande, l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. La conversion et le transfert seront autorisées sans aucune restriction, aux taux de change courant du marché qui s'applique dans le pays à partir duquel le transfert est effectué. Le transfert sera effectué sans retard et ne sera soumis à aucun frais à l'exception de ceux qui sont normalement exigés des banques pour de telles conversions ou transferts.

Article 12. Représentation des entreprises de transport aérien et ventes de titre de transport

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit, conformément aux lois et règlement de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, d'introduire et de maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante les membres de leur propre personnel de direction, des services techniques, d'exploitation et autre personnel spécialisé indispensable à leur activité de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre des titres de transport aérien dans la zone de l'autre partie contractante, soit directement soit par l'intermédiaire d'agents. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre et toute personne sera libre d'acheter lesdits titres de transport en monnaie locale ou en toute autre devise librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes ne pourra imposer ou autoriser que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, en contrepartie de l'usage des installations aéroportuaires et de navigation aérienne par leurs équipages, leurs passagers et les marchandises, des redevances plus élevées que celles qui sont visées par ses propres entreprises de navigation aérienne exploitation les mêmes services aériens internationaux.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante encourageront la consultation entre leurs autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises qui utilisent les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives de ces entreprises aériennes. Toutes propositions de modification seront communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur de façon à leur permettre d'exprimer leurs opinions avant que les changements ne soient appliqués. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante encouragera en outre les autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises de transport aérien à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 14. Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'application ou la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

2. Sans préjudice des procédures visées au paragraphe 1 ci-avant, des contacts et des consultations peuvent, selon les besoins, s'instaurer directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes pourront le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable pour obtenir un avis consultatif ou une décision à caractère exécutoire, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

3. Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés choisiront d'un commun accord, dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre, ressortissant d'un État tiers, qui fera fonction de président du tribunal.

4. Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, ou si, pour toute autre raison, il n'est pas en mesure de se plier à cette demande, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

5. Sous réserve des dispositions du présent article, le tribunal arrêtera lui-même sa procédure. Il s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les cent vingt jours suivant la date à laquelle le tribunal aura été pleinement constitué.

6. La décision du tribunal est prise à majorité. Elle a un caractère exécutoire à l'égard des Parties.

7. Les Parties contractantes pourront demander au tribunal des éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge ses propres frais ainsi que les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des procédures visées au paragraphe 4 du présent Article.

Article 16. Amendement

Les Parties contractantes conviennent des amendements qui pourraient être apportés au présent Accord au moyen d'un échange de notes.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord

prendra alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de cette réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation
de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout échange de notes conclu conformément à l'article 16 seront enregistrés auprès de l'Organisation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature.

2. À l'égard des Parties, le présent Accord remplacera l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République tchèque relatif aux services aériens signé à Prague le 15 janvier 1960.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment accrédités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Prague le 20 mars 1998 en langues anglaise et tchèque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de
Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

DAVID BROUCHER

Pour le Gouvernement de la République tchèque :

PETR MOOS

ANNEXE
TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) par le Royaume-Uni :
Points au Royaume-Uni -- Points intermédiaires -- Points en République tchèque et au-delà.

Notes :

1) Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en un point situé au Royaume-Uni.

2) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de la République tchèque ou embarqué en un point sur le territoire de la République tchèque pour être débarqué en un point au-delà et vice versa, moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la République tchèque :

Points en République tchèque -- Points intermédiaires -- Points au Royaume-Uni et au-delà.

Notes :

1) Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en un point situé en République tchèque.

2) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire du Royaume-Uni ou embarqué en un point sur le territoire du Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà et vice versa, moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

