

**No. 40354**

---

**Netherlands  
and  
Czech Republic**

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Czech Republic for air services between and beyond their respective territories (with annex). Prague, 11 August 1993**

**Entry into force:** *1 December 1993 by notification, in accordance with article 22*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 21 June 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
République tchèque**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République tchèque relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Prague, 11 août 1993**

**Entrée en vigueur :** *1er décembre 1993 par notification, conformément à l'article 22*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 21 juin 2004*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC  
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE  
TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Czech Republic,

Being parties of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

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

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

b) The term "aeronautical authorities" means:

-- For the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Water Management;

-- For the Czech Republic the Ministry of Transport

Or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or Ministry as appropriate;

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

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

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

f) The terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

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

h) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to this Agreement or to the Annex according to Article 16 of this Agreement;

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

1. The conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

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

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

#### *Article 2. Grant of Rights*

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

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

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

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

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

#### *Article 3. Designation and Authorization*

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

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of this airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

*Article 4. Revocation and Suspension of Authorization*

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

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

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

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

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

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

*Article 5. Tariffs*

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

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

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

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

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

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

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

#### *Article 6. Commercial Activities*

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

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of transportation documents as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, to be engaged directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

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

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

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

*Article 7. Fair Competition*

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

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

3. The designated airline(s) of one Contracting Party shall, when operating on a specified route, take into due consideration the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party, when operating on the same route. In particular, the prime objective should be to cater for the current and expected traffic requirements regarding the carriage of passengers, cargo and/or mail on the specified routes.

*Article 8. Timetable*

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

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

*Article 9. Taxes, Customs and Charges*

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

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

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

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

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

#### *Article 10. Double Taxation*

The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention between the Kingdom of the Netherlands and the Czechoslovak Socialist Republic for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and capital, which was signed at Prague on 4 March 1974.

#### *Article 11. Transfer of Funds*

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents.

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

3. The designated airline(s) of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of filing the application for approval. On receipt of approval the actual transfer shall be executed without delay.

#### *Article 12. Application of Laws, Regulations and Procedures*

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

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried

by aircraft of a designated airline of the other Contracting Party upon their entry into, and until and including their departure from the territory of the said Contracting Party.

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

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

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

#### *Article 13. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

#### *Article 14. Aviation Security*

1. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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 provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent res-



idence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators or aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

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

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

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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

#### *Article 15. Computer Reservation Systems*

1. Contracting Parties agree that:

a) The interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) A designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS's in the territory of the other Contracting Party;

c) In this respect the CRS Code of Conduct adopted in the territory of the respective Contracting Parties will be applicable.

2. A Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline(s) of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party will, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS chosen by the designated airline(s) of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline(s).

*Article 16. Consultation and Amendment*

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

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

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force by an exchange of diplomatic notes.

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

*Article 17. Settlement of Disputes*

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

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

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

*Article 18. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate

is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 19. Registration with ICAO*

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

*Article 20. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

*Article 21. Applicability*

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

*Article 22. Entry into Force*

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

2. Upon entry into force this Agreement shall replace the Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Czechoslovak Republic on air services, signed in Prague on September 1, 1947.

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

Done in duplicate at Prague on August 11, 1993, in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands :

H. J. HEINEMAN

For the Government of the Czech Republic :

I. FOLTYN

ANNEX

*Section A*

*Route Schedule to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Czech Republic:*

Route Schedule to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Czech Republic:

1. The designated airline(s) of the Czech Republic shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Czech Republic -- intermediate points -- points in the Netherlands -- points beyond and vice versa.

2. The designated airline(s) of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands -- intermediate points -- points in the Czech Republic -- points beyond and vice versa.

*Section B*

1. Any or all of the points on the specified routes, may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

2. The designated airlines of the Kingdom of the Netherlands and of the Czech Republic shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to frequency and aircraft type, in any configuration.

3. The capacity on the agreed services to be operated by the designated airlines shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties on the basis of the principle of fair and equal opportunity.

4. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on all intermediate and beyond points in its respective route schedule.

5. However, a designated airline of one Contracting Party shall not have the right to exercise fifth freedom traffic rights on beyond sectors on which a designated airline of the other Contracting Party exercises third and fourth freedom traffic rights, unless

a) the aeronautical authorities of both Contracting Parties agree otherwise, or

b) the airlines concerned of both Contracting Parties conclude a commercial agreement.

In case a designated airline of one Contracting Party exercises fifth freedom traffic rights on a sector on which a designated airline of the other Contracting Party starts to exercise third and fourth freedom traffic rights in the course of an IATA season, the first designated airline shall be allowed to continue its exercise of fifth freedom traffic rights till the end of that IATA season.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE, RELATIF  
AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS  
ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République tchèque,

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

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale;

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà;

Conviennent comme suit :

*Article premier - Définitions*

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

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend :

-- Dans le cas du Royaume des Pays-Bas : du Ministre des transports, des travaux publics et des eaux;

-- Dans le cas de la République tchèque : du Ministère des transports; ou

Dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit ministre ou ledit ministère selon le cas;

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

d) Le terme " territoire " d'un État s'entend avec le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

e) Les expressions " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escales non commerciales " s'entendent avec le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions " service convenu " et " route spécifiée " s'entendent respectivement d'un service aérien international conforme à l'article 2 du présent Accord et d'une route spécifiée à la section appropriée de l'annexe du présent Accord;

g) L'expression " provisions de bord " s'entend des articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les dotations de commissariat;

h) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe et tout amendement apporté à cet Accord ou à son annexe en conformité avec l'article 16 du présent Accord;

i) Le terme " tarif " s'entend du montant facturé ou à facturer par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, à toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), y compris :

I. Les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif; et

II. Le prix facturé et les conditions exigées pour la prestation de tout service accessoire audit transport aérien, qui est offert par les entreprises de transport aérien;

j) L'expression " système informatisé de réservation " (SIR) s'entend d'un système informatique qui fournit des renseignements relatifs aux horaires des entreprises de transport aérien, aux places disponibles, aux tarifs et aux services connexes offerts par ces entreprises; par l'intermédiaire duquel il est possible de faire des réservations et (ou) d'émettre et de vendre des billets; et dont les fonctions sont accessibles en tout ou en partie aux agents de voyage.

#### *Article 2 - Droits accordés*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre, sous réserve des dispositions de l'annexe, les droits spécifiés ci après aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par l'entreprise ou les entreprises désignées de cette autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler le territoire de la première Partie contractante sans y atterrir;

b) Le droit de faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et

c) Le droit de faire escale en des points dudit territoire, pendant l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, du courrier et du fret, séparément ou ensemble, en service aérien international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise désignée par une des Parties contractantes le droit de se livrer au transport aérien entre des points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante.

#### *Article 3 - Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans l'annexe, ainsi que de remplacer une entreprise ainsi désignée par une autre.

2. Dès réception de la notification de désignation, chaque Partie contractante doit accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées l'autorisation d'exploitation voulue, sous réserve des dispositions du présent article.

3. Une entreprise désignée d'une Partie contractante peut, dès qu'elle reçoit l'autorisation d'exploitation dont il est question au paragraphe 2 du présent article, commencer à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, conformément aux dispositions applicables du présent Accord, à condition que les tarifs de ces services aient été établis en conformité avec les dispositions de l'article 5 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation dont il est question au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par une entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord si ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouve entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou (et) des ressortissants de cette Partie contractante.

#### *Article 4 - Révocation et suspension des autorisations*

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

a) Si l'entreprise désignée ne se qualifie pas auprès des autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a reçu la désignation en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités en conformité avec la Convention;

b) Si l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;

c) Si les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'ont pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou des ressortissants de cette Partie; et

d) Si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites en application du présent Accord.

2. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énoncés au paragraphe 1 ne sont exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, ces consultations doivent commencer dans les 60 jours qui suivent la réception d'une demande à cet effet.

#### *Article 5- Tarifs*

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance de leur territoire sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment du coût d'exploitation, du bénéfice raisonnable à réaliser et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la route spécifiée.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article sont, autant que possible, convenus entre les entreprises désignées selon le mécanisme d'établissement des

tarifs de l'Association internationale de transport aérien (IATA). Si cela n'est pas possible, les tarifs sont établis du commun accord des entreprises désignées. Dans tous les cas, les tarifs sont assujettis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être présentés à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 60 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur ou dans tout délai plus bref dont peuvent convenir les autorités aéronautiques dans des cas particuliers.

4. L'agrément peut être donné de façon expresse. Il est toutefois réputé acquis dès lors qu'aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle la demande d'agrément a été déposée conformément au paragraphe 3 du présent article. Si un délai d'agrément plus bref a été accordé comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les Autorités aéronautiques peuvent décider de réduire d'autant le délai prévu pour exprimer leur désaccord.

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si l'une des autorités aéronautiques exprime à l'autre autorité aéronautique, dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les Autorités aéronautiques ne parviennent pas à donner leur agrément à un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou à établir un tarif selon le paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi de la même manière.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer aucun tarif différent de ceux qui ont été agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 6 - Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit :

a) D'établir dans le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion du transport aérien et de vente de billets, ainsi que les autres installations indispensables à la prestation de services de transport aériens;

b) De se livrer, dans le territoire de cette autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, à la vente de services de transport aérien, soit directement soit par l'entremise d'agents.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de faire entrer et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante les cadres de gestion et le personnel commercial, opérationnel et technique qui leur sont nécessaires à la prestation de services de transport aérien.

3. Ces postes peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, soit par son propre personnel soit en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise



de transport aérien exerçant des activités dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y assurer de tels services.

4. Toutes les activités commerciales dont il est question ci-dessus doivent être exercées en conformité avec les lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 7 - Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties doivent avoir des chances égales et équitables de concurrence dans le domaine des transports aériens internationaux qui fait l'objet du présent Accord.

2. Chaque Partie prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence afin d'éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale qui pourrait porter préjudice à la position concurrentielle des entreprises désignées de l'autre Partie.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services aériens sur une route spécifiée, prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie sur la même route. En particulier, le but principal doit être de répondre à la demande courante et prévisible de trafic pour le transport de passagers, de fret et (ou) de courrier sur les routes spécifiées.

#### *Article 8 - Horaire*

1. Toute entreprise désignée de chaque Partie contractante doit présenter à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins 45 jours à l'avance, l'horaire des vols qu'elle envisage d'assurer sur les services convenus en précisant la fréquence des vols, le type et la configuration des aéronefs, et le nombre de places mises à la disposition du public.

2. L'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peut être demandée directement par l'entreprise désignée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

#### *Article 9 - Droits de douane et fiscalité*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes, leurs équipements de bord normaux, leurs rechanges, leurs combustibles et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), ainsi que les matériels publicitaires et promotionnels, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés, à l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et charges nationaux ou locaux, à condition que ces équipements et provisions restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les équipements de bord normaux, les rechanges, les combustibles et lubrifiants, et les provisions de bord qui sont introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou mis à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise désignée, et qui sont destinés exclusivement à être employés à bord d'aéronefs exploités en service international, sont exonérés des droits de

douane et frais d'inspection imposés dans le territoire de la première Partie contractante, même si ces articles doivent être employés pendant le survol du territoire de la première Partie contractante où ils sont mis à bord.

Il peut être exigé que les articles dont il est question ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à obliger une Partie contractante à rembourser à l'entreprise ou aux entreprises désignées concernées les droits de consommation qui auraient déjà été prélevés sur les articles dont il est question ci-dessus.

3. Les équipements de bord normaux, les rechanges, les combustibles et lubrifiants, et les provisions de bord qui sont conservés à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être débarqués dans le territoire de l'autre Partie contractante sans l'agrément des autorités douanières de cette Partie, lesquelles peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, conformément aux règlements douaniers.

#### *Article 10 - Double imposition*

Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention entre le Royaume des Pays-Bas et la République socialiste tchécoslovaque tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Prague le 4 mars 1974.

#### *Article 11 - Transferts de fonds*

1. L'entreprise ou les entreprises de chaque Partie contractante peuvent vendre librement des services de transport aérien dans le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement soit par l'entremise d'agents.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de transférer l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses depuis le territoire de vente jusqu'à leur territoire d'origine, en conformité avec les règlements de change en vigueur dans ledit territoire de vente. Le montant des fonds nets ainsi transférables comprend les recettes des ventes de services de transport aérien, réalisées directement ou par l'entremise d'agents, et les intérêts commerciaux servis sur les dépôts en attente de virement.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées des Parties contractantes doivent recevoir l'autorisation de transférer ces fonds dans une devise librement convertible, aux taux de change officiel de la monnaie locale, dans un délai d'au plus 30 jours après en avoir fait la demande. Le transfert proprement dit doit s'effectuer sans délai sur réception de l'autorisation.

#### *Article 12 - Application des lois, règlements et procédures*

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes régissant l'entrée et la sortie de son territoire d'aéronefs employés en service aérien international, ou

l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, doivent être respectés par toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et pendant le séjour des aéronefs dans le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes relatifs à l'entrée ou au séjour dans son territoire, ou à la sortie de son territoire, des passagers, des équipages, du fret et du courrier, tels que les règlements concernant l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, doivent être observés par toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou au nom desdits passagers et équipages, et s'appliquent au fret et au courrier à l'entrée et à la sortie et pendant leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct dans le territoire de chaque Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet sont au plus sujets à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre les actes de violence et de piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits et taxes, y compris les droits de douane.

4. Les redevances et charges imposées dans le territoire de chaque Partie contractante au titre de l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs de toute autre entreprise dans l'exploitation de services similaires.

5. Une Partie contractante ne peut donner la préférence à aucune autre entreprise de transport aérien dans l'application des règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et de nature similaire, aux dépens d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ni en ce qui concerne l'usage des aéroports, des voies de circulation aérienne et de services de contrôle de la circulation aérienne et assimilés qui relèvent de sa compétence.

#### *Article 13 - Reconnaissance des certificats, brevets et licences*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante, qui sont en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

#### *Article 14 - Sûreté de l'aviation*

1. Les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 sep-

tembre 1971, dans la mesure où les deux Parties contractantes adhèrent auxdites conventions.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

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

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour dans son territoire, et pour la sortie de son territoire.

5. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

8. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante s'est écartée des dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, elle peut demander des consultations immédiates aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, ces consultations doivent commencer dans les 60 jours de la réception de la demande.

#### *Article 15 - Systèmes informatisés de réservation*

1. Les Parties contractantes conviennent de ce qui suit :

a) Les intérêts des consommateurs des produits du transport aérien doivent être protégés contre tout usage indu de l'information contenu dans les systèmes informatisés de réservation et contre toute présentation trompeuse de celle ci;

b) Toute entreprise désignée d'une Partie contractante ainsi que les agents de cette entreprise doivent pouvoir consulter et employer sans restriction ni discrimination lesdits systèmes dans le territoire de l'autre Partie contractante;

c) Le Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation adoptés dans le territoire respectif de chaque Partie contractante est applicable à cet égard.

2. Chaque Partie contractante garantit un accès libre et sans entrave de son territoire au système informatisé de réservation (SIR) choisi comme système primaire par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie contractante. Aucune Partie contractante n'impose ou n'autorise dans son territoire l'application au SIR choisi par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie contractante de conditions plus strictes que celles qui sont appliquées au SIR de sa ou ses propres entreprises désignées.

#### *Article 16 - Consultation et amendement*

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

2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Lesdites consultations doivent commencer dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Les consultations peuvent se dérouler de vive voix ou par correspondance.

3. Toute modification apportée au présent Accord, d'un commun accord des Parties contractantes, entre en vigueur par échange de notes diplomatiques.

4. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par écrit du commun accord des autorités aéronautiques, auquel cas la modification déploie ses effets à la date fixée par lesdites autorités.

#### *Article 17 - Règlement des différends*

1. Tout différend s'élevant entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ou de son annexe est réglé par négociation directe entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à régler le différend, celui-ci doit être réglé par la voie diplomatique.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement négocié, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie et les deux arbitres ainsi désignés choisissant d'un commun accord un tiers arbitre, qui ne doit être un ressortissant d'aucune des deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les 60 jours suivant la réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplo-

matique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend, et le choix du tiers arbitre est convenu dans un nouveau délai de 60 jours. Si l'une des Parties contractantes omet de désigner son propre arbitre dans le délai de 60 jours ou si le choix du tiers arbitre ne peut être convenu dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer un ou plusieurs des arbitres. Les frais de l'arbitrage sont pris en charge à part égale par les Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision arbitrale rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

#### *Article 18 - Dénonciation*

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin 12 mois après la date de réception de la notification par cette autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 19 - Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et tous les amendements qui peuvent y être apportés doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20 - Accords internationaux applicables*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si les deux Parties contractantes adhèrent ultérieurement à un accord multilatéral concernant des questions régies par le présent Accord, les dispositions pertinentes dudit accord multilatéral l'emportent sur les dispositions correspondantes du présent Accord.

#### *Article 21 - Applicabilité*

S'agissant du Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique exclusivement à la partie du Royaume qui est située en Europe.

#### *Article 22 - Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le jour où les Parties contractantes se seront mutuellement notifiées par écrit l'accomplissement de toutes les formalités constitutionnelles prévues à cet effet dans leur pays respectif.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord sur les services aériens entre le Royaume des Pays-Bas et la République tchèque, signé à Prague le 1er septembre 1947.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur Gouvernement respectif, souscrivent le présent Accord.

Fait à Prague, le 11 août 1993, en deux exemplaires en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

H. J. HEINEMAN

Pour le Gouvernement de la République tchèque :

I. FOLTYN

ANNEXE

*Section A*

*Tableau des routes de l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République tchèque, relatif aux services aériens :*

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de la République tchèque ont le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci après :

Point en République tchèque -- points intermédiaires -- points aux Pays-Bas -- points au delà et vice versa

2. L'entreprise ou les entreprises désignées du Royaume des Pays-Bas ont le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci après :

Point aux Pays-Bas -- points intermédiaires -- points en République tchèque -- points au delà et vice versa

*Section B*

1. Chaque entreprise désignée peut, lors de tout vol, omettre de faire escale en n'importe quel point des routes spécifiées.

2. Les entreprises désignées du Royaume des Pays-Bas et celles de la République tchèque sont autorisées, sur les routes susmentionnées, à exploiter des vols sans restriction quant à la fréquence du service et au type et à la configuration des aéronefs.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conviennent d'un commun accord, sur la base du principe de l'égalité de chances, de la capacité disponible sur les services convenus à exploiter par les entreprises désignées.

4. Chaque entreprise désignée peut exercer des droits illimités de cinquième liberté en ce qui concerne tous les points intermédiaires et points au delà de son tableau de routes.

5. Une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peut cependant exercer de droits de cinquième liberté sur les secteurs au delà où une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exerce des droits de troisième et quatrième libertés, à moins que :

a) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement; ou que

b) Les entreprises concernées des deux Parties contractantes ne concluent un accord commercial.

Si une entreprise désignée d'une Partie contractante exerce des droits de cinquième liberté sur un secteur où une entreprise désignée de l'autre Partie contractante commence à exercer des droits de troisième et quatrième libertés au cours d'une saison IATA, la première entreprise désignée est autorisée à continuer d'exercer ses droits de cinquième liberté jusqu'à la fin de la saison IATA.