

No. 57571*

**Netherlands (in respect of Curaçao)
and
Czech Republic**

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Czech Republic (with annex). Prague, 30 November 2018

Entry into force: *1 April 2022, in accordance with article 26*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 December 2022*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Pays-Bas (à l'égard de Curaçao)
et
République tchèque**

Accord de transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, et la République tchèque (avec annexe). Prague, 30 novembre 2018

Entrée en vigueur : *1^{er} avril 2022, conformément à l'article 26*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 décembre 2022*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS]

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Czech Republic

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

and

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; and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing 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 “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation of Curaçao, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- c) the term “designated airline” means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the specified routes in conformity with paragraph 1. of Article 2 of this Agreement;
- d) the terms “territory”, “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term “capacity” in relation to the agreed services means the available seat capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

- f) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- g) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided;
- h) the term "European Union Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by the designated airline (hereinafter called "agreed services") over the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement (hereinafter called "specified routes").
2. Subject to the provisions of this Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - c) the right to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party, at points specified in the Annex to this Agreement, passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party; and
 - d) the right to embark and disembark in the territory of the third countries, at the points specified in the Annex to this Agreement, passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex to this Agreement.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a and b of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party, an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
2. The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
 - a) in the case of an airline designated by the Czech Republic:
 - (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the European Union Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline designated by Curaçao:
 - (i) the airline is established in the territory of Curaçao and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Curaçao and Curaçao is responsible for issuing its Air Operator's Certificate.

5. When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

- a) in the case of an airline designated by the Czech Republic:
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the European Union Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline designated by Curaçao:
 - (i) the airline is not established in the territory of Curaçao or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Curaçao or Curaçao is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate;
- c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or
- d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in 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 aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request made by any of the aeronautical authorities.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. While entering, within or leaving the territory of one Contracting Party, the laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.

2. The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to the admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

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

Article 6

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral convention or protocol governing aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, 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 who have their principal place of business or permanent residence in the territories of the Contracting Parties or, in the case of the Czech Republic, operators of aircraft who are established in its territory under the European Union Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territories act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law.
6. 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.
7. Each Contracting Party shall give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the 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. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the date of the receipt of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period.

Article 7

Aviation Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.

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

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

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

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

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

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

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

7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

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

9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4. or 8. of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

10. Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8

Customs Provisions, Duties and Taxes

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

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

- a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b) retained on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; or
- c) taken on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services,

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

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, provided such other airline similarly enjoys such exemptions from such Contracting Party. Such loan and transfer shall be announced by airlines to the respective customs authorities.

5. Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Curaçao that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 9

Use of Airports and Aviation Facilities

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.

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

3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 10

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, as well as prevention of illegal entry, to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11

Sale of Services and Transfer of Funds

1. Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 12

Tariffs

1. The tariffs for the agreed services shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial considerations in the market place.

2. The tariffs established under paragraph 1 of this Article shall not be required to be filed by the designated airline of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protect airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

3. The designated airline of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format prescribed by such authorities.

Article 13

Capacity

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air services covered by this Agreement.

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

3. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers under this Agreement based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 14

Code-sharing

1. In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangements with:

- a) an airline or airlines of either Contracting Party;
- b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via the territory of such third Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned have the right not to accept such arrangements.

2. The above-mentioned provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:

- a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement;
- b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties; and
- c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.

3. The airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 15

Timetables

1. An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. If the designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

Article 16

Intermodal Services

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third countries. The designated airline may elect to perform its own surface transport or to provide it through arrangements, including code-sharing, with other surface carriers, subject to the laws and regulations in force in the territory of the Contracting Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single through price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 17

Airline Representation

1. The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, and on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.

2. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

3. Subject to the laws and regulations in force in the respective territories, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office or offices for the promotion of air transport and sale of the air services.

Article 18

Ground Handling

Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Parties including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 19

Provision of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in the Annex to this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services.

Article 20

Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.

2. Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 21

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be confirmed in writing through diplomatic channels. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 26 of this Agreement.

2. In the event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform to the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 22

Settlement of Disputes

1. In case of a dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by negotiation.

2. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiations, the dispute 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.

4. Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days from the date of receipt of a diplomatic note by which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.

5. If the periods specified in paragraph 4 of this Article have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

6. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding upon the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 23

Registration

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

Article 24

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 of receipt of the notice to the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn with a consent of the other Contracting Party before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt to the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been delivered fourteen (14) days after the receipt of the notice to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Applicability of the Agreement

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

Article 26

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the third month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing by diplomatic notes that constitutional requirements in their respective countries for the entry into force of this Agreement have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Prague, this 30th day of November 2018, in two originals in the English language.

For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

KEES JAN RENÉ KLOMPENHOUWER

For the Czech Republic,

DAN ŤOK

Annex*Section I*

Routes to be operated by the airlines designated by the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in Curaçao	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Section II

Routes to be operated by the airlines designated by Curaçao:

Points in Curaçao	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airlines of the Contracting Parties may on any or all flights:
 - a) omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline;
 - b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point; and
 - d) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.

D. PARLEMENT

Het Verdrag, met Bijlage, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag, met Bijlage, kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 26 van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de derde maand volgend op de datum waarop de verdragsluitende partijen elkaar er via een diplomatieke notawisseling schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat in hun respectieve landen aan de grondwettelijke vereisten voor inwerkingtreding van het verdrag is voldaan.

Uitgegeven de *zevenentwintigste* december 2018.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

S.A. BLOK

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS, À L'ÉGARD DE CURAÇAO, ET LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao et la République tchèque, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

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

Désireux de conclure un accord dans le but de renforcer les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

- a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée en vertu de son article 90 ainsi que toute modification apportée aux annexes ou à la Convention adoptée conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et ces modifications ont été adoptées par les deux Parties contractantes ;
- b) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République tchèque, le Ministère des transports et dans le cas du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, le Ministre chargé de l'aviation civile de Curaçao, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne légalement habilitée à exercer les fonctions desdites autorités ;
- c) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne toute entreprise de transport aérien qui a été désignée, par écrit, par une Partie contractante à l'autre Partie contractante et qui a été autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord, à exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ;
- d) Les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification qui leur a été respectivement attribuée aux articles 2 et 96 de la Convention ;
- e) le terme « capacité », s'agissant de services convenus, désigne le nombre de sièges disponibles de l'aéronef affecté à ces services, multiplié par la fréquence des vols effectués par cet aéronef pendant une durée déterminée sur un itinéraire donné ou un tronçon de celui-ci ;
- f) le terme « tarif » désigne les prix ou les frais à payer pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier) et les conditions tarifaires qui s'appliquent, y compris les commissions sur le transport pour les services d'agence, les frais et les modalités de

tout service auxiliaire à ce transport fourni par les entreprises de transport aérien ainsi que tout avantage significatif prévu en lien avec le transport ;

- g) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toutes les modifications de celui-ci ; l'annexe fait partie intégrante du présent Accord et toutes les références à l'Accord incluent une référence à l'annexe, sauf disposition contraire ;
- h) le terme « traités de l'Union européenne » désigne le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2. Droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de la mise en place et de l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée (ci-après dénommés les « services convenus ») sur les itinéraires spécifiés dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord (ci-après dénommés les « itinéraires spécifiés »).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante jouit, lorsqu'elle assure les services convenus sur les itinéraires spécifiés, des droits suivants :

- a) le droit de survoler sans atterrir le territoire de l'autre Partie contractante ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- c) le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points spécifiés dans l'annexe du présent Accord, des passagers, des bagages et des marchandises et du courrier, séparément ou conjointement, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de la première Partie contractante ;
- d) le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire des pays tiers, aux points spécifiés dans l'annexe du présent Accord, des passagers, des bagages et des marchandises et du courrier, séparément ou conjointement, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante comme prévu dans l'annexe du présent Accord.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord, bénéficient également des droits prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages et des marchandises et du courrier, pour les acheminer, contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux

fins de l'exploitation des services convenus conformément au présent Accord ainsi que de révoquer la désignation de toute entreprise de transport aérien ou de remplacer une entreprise de transport aérien précédemment désignée par une autre entreprise.

2. Les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent, sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante de démontrer qu'elle est qualifiée pour satisfaire aux conditions prescrites par les lois et réglementations appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser la désignation d'une entreprise de transport aérien et de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent juger nécessaires à l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque la Partie contractante n'a pas la preuve :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République tchèque :
 - i) que l'entreprise de transport aérien est établie sur le territoire de la République tchèque en vertu des traités de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ;
 - ii) qu'un contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien est exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente est clairement indiquée dans la désignation ;
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par Curaçao :
 - i) qu'elle est établie sur le territoire de Curaçao et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation applicable de Curaçao ;
 - ii) que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien est exercé ou assuré par Curaçao ou que Curaçao est responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent article, elle peut exploiter tout ou partie des services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition de respecter les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer une autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord pour ladite entreprise ou encore d'imposer les conditions temporaires ou permanentes qu'elles peuvent juger nécessaires lors de l'exercice de ces droits, si :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République tchèque :

- i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République tchèque en vertu des traités de l'Union européenne et ne possède pas un certificat d'exploitant aérien valide conformément à la législation de l'Union européenne ;
- ii) un contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat d'exploitant aérien, et que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement indiquée dans la désignation ;
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par Curaçao :
 - i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de Curaçao ou si elle ne dispose pas d'une autorisation d'exploitation valide conformément à la législation applicable de Curaçao ;
 - ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par Curaçao ou que Curaçao n'est pas responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ;
- c) une entreprise de transport aérien ne prouve pas aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui octroie ces droits qu'elle est en mesure de satisfaire aux conditions prévues par les lois et réglementations appliquées par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention ;
- d) l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'une action immédiate ne soit indispensable pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et réglementations susmentionnées, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire des autorités aéronautiques, ces consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes commencent dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande formulée par l'une ou l'autre des autorités aéronautiques.

Article 5. Application des lois, réglementations et procédures

1. Lors de leur entrée ou sortie du territoire d'une Partie contractante, ou lors d'un séjour sur ledit territoire, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante respectent les lois, réglementations et procédures en vigueur sur ce territoire relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. Les lois, réglementations et procédures en vigueur sur le territoire d'une Partie contractante concernant l'admission, le séjour, le transit ou la sortie de son territoire, des passagers, de l'équipage, des bagages, des marchandises et du courrier, telles que les lois, réglementations et procédures concernant l'entrée, la sortie, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, la quarantaine, la santé, les mesures vétérinaires ou sanitaires, s'appliquent aux passagers, à l'équipage, aux bagages, aux marchandises et au courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante lors de l'entrée ou de la sortie du territoire de cette Partie contractante ou pendant la période de séjour de ladite Partie contractante.

3. Dans l'application de ses réglementations en matière de douanes, d'immigration, de quarantaine et autres réglementations similaires, aucune des Parties contractantes ne donnera la préférence à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Sécurité aérienne

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

2. Sans limiter le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sûreté de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques en vue de leur détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, ainsi que des dispositions de la convention ou du protocole multilatéral régissant la sûreté de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

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

4. Les Parties contractantes se conforment, dans leurs relations mutuelles, aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation qui sont établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs qui ont leur siège principal ou leur résidence permanente sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas de la République tchèque, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités de l'Union européenne et qui possèdent des licences d'exploitation valables conformément au droit de l'Union européenne, et les exploitants d'aéroports situés sur leurs territoires agissent conformément à ces dispositions de sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, à l'entrée, à la sortie ou lors du séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sécurité aérienne conformément aux lois et réglementations en vigueur dans cette Partie contractante, y compris, dans le cas de la République tchèque, le droit de l'Union européenne.

6. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

7. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises en cas de menace particulière.

8. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et la mise en place d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander la tenue de consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de trente jours à compter de la date de réception de cette demande constitue un motif d'application de l'article 4 du présent Accord. En cas d'urgence grave, chacune des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ce délai.

Article 7. Sûreté aérienne

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés conformément aux règles et procédures d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la République tchèque, au droit de l'Union européenne, et toujours en vigueur, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que ces brevets et certificats soient au moins équivalents ou supérieurs aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

3. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment la tenue de consultations sur les normes de sécurité dans tout domaine relatif aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente jours à compter de la date de remise de cette demande.

4. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas efficacement dans l'un de ces domaines des normes de sécurité au moins équivalentes aux normes minimales applicables à ce moment en vertu de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations ainsi que des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. L'incapacité de l'autre Partie contractante de prendre les mesures appropriées dans un délai de quinze jours ou dans un délai plus long qui pourrait être convenu constitue un motif d'application de l'article 4 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ou, en vertu du contrat de location, pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen par les

représentants habilités de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de l'aéronef, de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de celui-ci et de ses équipements (dénommé dans le présent article l'« inspection au sol »), à condition que cela n'entraîne pas de retards déraisonnables.

6. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu :
- a) à de sérieuses craintes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne soit pas conforme aux normes minimales définies à cette date en vertu de la Convention ;
 - b) à de sérieuses craintes que les normes de sécurité établies à cette date en application de la Convention ne soient pas effectivement appliquées ou respectées, la Partie contractante qui procède à l'inspection peut conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions dans lesquelles le certificat ou les licences concernant cet aéronef ou son équipage ont été délivrés ou validés, ou que les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

7. Si l'accès à un aéronef exploité par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, aux fins de la réalisation d'une inspection au sol en vertu du paragraphe 5 du présent article, est refusé par un représentant de cette entreprise de transport aérien, l'autre Partie contractante peut en déduire qu'il existe des raisons sérieuses du type mentionné dans le paragraphe 6 du présent article et en tirer les conclusions visées dans ce paragraphe.

8. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections au sol, ou d'un refus d'accès en vue de procéder à ce type d'inspections, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

9. Toute mesure prise par une Partie contractante en vertu des paragraphes 4 ou 8 du présent article est levée dès la disparition des motifs pour lesquels elle a été prise.

10. En cas de désignation par la République tchèque d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien en question.

Article 8. Dispositions douanières, taxes et droits de douane

1. Chaque Partie contractante exonère, sur une base de réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et d'autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange et les moteurs, les équipements ordinaires des aéronefs, les provisions de bord et les produits alimentaires (notamment les alcools, le tabac, les boissons et les autres produits destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol) et les autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de la Partie contractante assurant les services convenus, ainsi que les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout document imprimé portant le logo de

l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée.

2. Les exonérations accordées au titre du présent article s'appliquent aux éléments visés au paragraphe 1 de cet article lorsqu'ils sont :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ;
- b) retenus à bord de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante et jusqu'à son départ ;
- c) embarqués à bord de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés pour l'exploitation des services convenus, que ces articles soient ou non utilisés ou consommés en totalité ou en partie sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exonération, à condition que ces objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement de bord ordinaire, ainsi que les matériaux, fournitures et provisions normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement éliminés conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations prévues par le présent article s'appliquent également en ce qui concerne les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, les moteurs et les équipements de bord ordinaires dans les situations où l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes a conclu des accords avec une autre entreprise de transport aérien pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cette autre entreprise de transport aérien bénéficie également de ces exonérations de la part de cette Partie contractante. Ce prêt et ce transfert sont annoncés par les entreprises de transport aérien aux autorités douanières concernées.

5. Aucune disposition du présent Accord n'empêche la République tchèque d'imposer, sur une base non discriminatoire, des taxes, des droits, des honoraires ou des frais pour la fourniture de carburant sur son territoire destiné à être utilisé dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qui opère entre un point situé sur le territoire de la République tchèque et un autre point sur son territoire ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

Article 9. Utilisation des aéroports et des installations aériennes

1. Les redevances imposées sur le territoire d'une Partie contractante à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports, des installations de navigation aérienne et d'autres installations ne sont pas plus élevées que celles qui seraient payées par tout autre aéronef de la même classe assurant des services aériens internationaux analogues.

2. S'agissant de l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de trafic aérien et des installations connexes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes n'accorde sa

préférence à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux analogues.

3. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations sur les redevances d'utilisation entre ses autorités de tarification compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par ces autorités de tarification, lorsque cela est possible par l'intermédiaire des organisations représentatives de ces entreprises de transport aérien. Pour toute proposition de modification de ces redevances, un délai raisonnable est accordé auxdites entreprises de transport aérien pour leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que des modifications ne soient apportées. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de collecte des redevances et les entreprises de transport aérien à échanger les informations appropriées concernant ces redevances.

Article 10. Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie contractante, ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les dispositions de sécurité visées à l'article 6 du présent Accord et la prévention du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que la prévention de l'entrée illégale. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des autres redevances.

Article 11. Vente de services et transfert de fonds

1. Après dépôt auprès des autorités aéronautiques de la première Partie contractante et sous réserve d'un enregistrement commercial approprié conformément aux lois et règlements respectifs en vigueur sur le territoire de cette première Partie contractante, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante a le droit de vendre librement ses services aériens sur le territoire de la première Partie contractante, soit directement, soit à sa discrétion par l'intermédiaire de ses agents, et toute personne est libre d'acheter ces services dans la monnaie locale ou dans toute monnaie librement convertible normalement achetée par les banques sur ce territoire.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de convertir et de remettre à leur territoire d'origine l'excédent des recettes sur les dépenses locales réalisé sur le territoire de l'autre Partie contractante dans une monnaie librement convertible. La conversion et la remise des recettes sont effectuées sans restrictions au taux de change du marché applicable à ces opérations le jour où le transfert est effectué. Dans le cas où le système des taux du marché des changes n'est pas établi, la conversion et la remise sont effectuées sans restrictions sur la base du taux de change officiel applicable à la date du transfert. Le transfert effectif est effectué sans délai et ne fait l'objet d'aucuns frais, à l'exception des frais de service normaux perçus par les banques pour ce type de transactions.

3. Dans le cas où les paiements entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, un tel accord s'applique.

Article 12. Tarifs

1. Les tarifs des services convenus sont établis par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les intérêts des usagers, le coût d'exploitation, les caractéristiques du service, le bénéfice raisonnable et d'autres considérations commerciales du marché.

2. Les tarifs établis en vertu du paragraphe 1 du présent article ne sont pas tenus d'être déposés par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Nonobstant ce qui précède, chaque Partie contractante a le droit d'intervenir afin :

- a) d'empêcher les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires ;
- b) de protéger les consommateurs contre les tarifs déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;
- c) de protéger les entreprises de transport aérien des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou de soutiens directs ou indirects, ou lorsqu'il existe des preuves d'une intention d'éliminer la concurrence.

3. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante fournit, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les informations relatives à l'établissement des tarifs, de la manière et sous la forme prescrites par ces autorités.

Article 13. Capacités

1. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes des possibilités équitables et égales de se faire concurrence pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales ayant des effets négatifs sur la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose en vertu du présent Accord sur la base de considérations commerciales du marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou des raisons environnementales dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante une obligation de premier refus, de rapport de partage du trafic, de redevance dite « de non-objection », ni aucune autre exigence relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui irait à l'encontre des objectifs du présent Accord.

Article 14. Partage de codes

1. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur des routes convenues, conclure des accords de partage de codes et de réservation de capacité avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes ;
- b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une tierce partie. Si ce tiers n'autorise pas ou ne permet pas des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et d'autres entreprises de transport aérien sur les services à destination et en provenance de ce pays tiers, ou en transit par ce pays, les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée ont le droit de ne pas accepter ces arrangements.

2. Les dispositions ci-dessus sont toutefois soumises à la condition que toutes les entreprises de transport aérien parties à ces accords :

- a) détiennent les droits de trafic sous-jacents et respectent les principes du présent Accord ;
- b) se conforment aux exigences appliquées à ces accords par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ;
- c) fournissent aux consommateurs les informations appropriées concernant ces accords de partage de codes et de réservation de capacité.

3. Les entreprises de transport aérien sont tenues de déposer auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes les accords de partage de code et de réservation de capacité au moins trente jours avant son introduction proposée. Ces accords de partage de codes et de réservation de capacité sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 15. Horaires

1. Une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante dépose auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour approbation au moins trente jours à l'avance l'horaire de ses services prévus, en précisant la fréquence, le type d'aéronef, les heures, la configuration et le nombre de sièges à mettre à la disposition du public ainsi que la période de validité des horaires. Les mêmes procédures s'appliquent à toute modification.

2. Si une entreprise de transport aérien désignée souhaite exploiter des vols supplémentaires à ceux prévus par les horaires, elle est tenue d'obtenir préalablement l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande est normalement soumise au moins deux jours ouvrables avant l'exploitation des vols.

Article 16. Services intermodaux

L'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties contractantes est habilitée à utiliser, dans le cadre du transport aérien de passagers et de marchandises, tout transport de surface à destination ou en provenance de tout point sur le territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers. L'entreprise de transport aérien désignée peut choisir d'effectuer son propre transport

de surface ou de le fournir au moyen d'accords, y compris par le partage de codes, avec d'autres transporteurs de surface, sous réserve des lois et réglementations en vigueur sur le territoire de la Partie contractante concernée. Les services intermodaux peuvent être proposés comme une liaison directe et à un prix unique pour les transports aériens et de surface combinés, à condition que les passagers et les chargeurs soient informés de l'identité des fournisseurs de ces transports.

Article 17. Représentation des entreprises de transport aérien

1. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est autorisée, en vertu des lois et réglementations en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante relatives à l'entrée, au séjour et à l'emploi, et sur la base de la réciprocité, à introduire et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, ses représentants et le personnel commercial, technique et tout spécialiste raisonnablement nécessaire à l'exploitation des services convenus.

2. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et réglementations en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Sous réserve des lois et réglementations en vigueur sur les territoires respectifs, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes sont autorisées à mettre en place, sur le territoire de l'autre Partie contractante, un ou plusieurs bureaux pour la promotion du transport aérien et la vente de services aériens.

Article 18. Manutention au sol

Sous réserve des lois et réglementations en vigueur sur le territoire des Parties contractantes respectives, et dans le cas de la République tchèque, du droit de l'Union européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit d'effectuer sa propre manutention au sol (auto-assistance) ou, si elle le souhaite, de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent tout ou partie des services de manutention au sol. Lorsque ces lois et réglementations limitent ou empêchent l'auto-assistance et lorsqu'il n'existe pas de concurrence réelle entre les prestataires qui fournissent des services de manutention au sol, l'entreprise de transport aérien désignée est traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne son accès aux services d'auto-assistance et de services de manutention au sol fournis par le ou les prestataires.

Article 19. Fourniture d'informations

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, des relevés périodiques de statistiques ou d'autres informations similaires relatives au trafic acheminé par l'entreprise de transport aérien désignée sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe au présent Accord, dans la mesure où cela peut être raisonnablement requis aux fins de l'examen de l'exploitation des services convenus.

Article 20. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes communiquent entre elles, soit par des discussions, soit par correspondance, afin d'assurer une coopération étroite sur toutes les questions relatives à la mise en œuvre du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander la tenue de consultations sur tout problème lié au présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, sauf accord contraire des Parties contractantes.

Article 21. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entre en vigueur dès que les Parties contractantes se sont notifié, par écrit et par la voie diplomatique, l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles. Cette modification entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 26 du présent Accord.

2. Si une convention multilatérale générale relative au transport aérien international et ayant des effets sur les relations entre les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord est modifié pour se conformer aux dispositions de cette convention multilatérale, dans la mesure où ces dispositions ont été acceptées par les deux Parties contractantes.

Article 22. Règlement des différends

1. En cas de différend découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord, le différend est réglé par voie de négociations entre les Parties contractantes.

3. 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.

4. Ce tribunal d'arbitrage est constitué comme suit : chaque Partie contractante nomme un membre et ces deux membres s'accordent sur le choix et la nomination d'un ressortissant d'un État tiers comme président. Ces membres sont nommés dans un délai de soixante jours et le président dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de réception d'une note diplomatique par laquelle l'une des Parties contractantes a informé l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le différend à un tribunal d'arbitrage.

5. Si les délais spécifiés au paragraphe 4 du présent article n'ont pas été respectés, chacune des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre accord pertinent, inviter le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux nominations nécessaires. Si le président est un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou si

toute autre raison l'empêche de s'acquitter de cette fonction, il appartient au vice-président qui le supplée de procéder aux nominations nécessaires.

6. Le tribunal d'arbitrage statue à la majorité des voix. Ces décisions sont contraignantes pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante supporte les coûts de son membre du tribunal et de sa représentation dans la procédure d'arbitrage ; le coût relatif à la présidence et les autres coûts sont supportés à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal d'arbitrage détermine sa propre procédure.

Article 23. Enregistrement

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

Article 24. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si la notification de dénonciation est retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été remise quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 25. Applicabilité de l'Accord

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique uniquement à Curaçao.

Article 26. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit par des notes diplomatiques que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs pour l'entrée en vigueur du présent Accord ont été remplies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord. FAIT à Prague le 30 novembre 2018 en deux exemplaires originaux, en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao :
KEES JAN RENÉ KLOMPENHOUWER

Pour la République tchèque :
DAN ŤOK

ANNEXE

Section I

Routes exploitées par les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque :

Points en République tchèque	Points intermédiaires	Points à Curaçao	Points au-delà
Tous	Tous	Tous	Tous

Section II

Routes exploitées par les entreprises de transport aérien désignées par Curaçao :

Points à Curaçao	Points intermédiaires	Points en République tchèque	Points au-delà
Tous	Tous	Tous	Tous

Notes :

1. Les itinéraires peuvent être exploités dans les deux sens.
2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent, sur l'un ou l'ensemble des vols :
 - a) omettre de faire escale à l'un des points susmentionnés, à condition que les services convenus sur ces itinéraires commencent au point situé sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ;
 - b) combiner différents numéros de vol pour une même exploitation d'aéronef ;
 - c) transférer le trafic de l'un de leurs aéronefs à un autre, à un quelconque point des itinéraires ;
 - d) desservir les points intermédiaires, les points au-delà et les points sur les territoires des Parties contractantes dans n'importe quel ordre.