

**No. 36588**

---

**Spain  
and  
The Former Yugoslav Republic of Macedonia**

**Air Transport Agreement between the Government of Spain and the Macedonian Government (with annex). Skopje, 2 March 1999**

**Entry into force:** *provisionally on 2 March 1999 by signature and definitively on 13 December 1999 by notification, in accordance with article XXIII*

**Authentic texts:** *Spanish, Macedonian and English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Spain, 19 April 2000*

---

**Espagne  
et  
Ex-République yougoslave de Macédoine**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la Macédoine (avec annexe). Skopje, 2 mars 1999**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 2 mars 1999 par signature et définitivement le 13 décembre 1999 par notification, conformément à l'article XXIII*

**Textes authentiques :** *espagnol, macédonien et anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Espagne, 19 avril 2000*

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

**ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE  
EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO MACEDONIO**

**El Gobierno de España y el Gobierno macedonio,**

**Partes en el Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;**

**Deseosos de promover el desarrollo del transporte aéreo entre ambos países y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este ámbito;**

**Han convenido en lo siguiente:**

## ARTICULO I

### DEFINICIONES

A efectos de la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se disponga otra cosa:

- a) Por "Convenio" se entenderá el Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que incluye cualquier Anexo aprobado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, toda modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y modificaciones estén en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por ellas.
- b) Por "autoridades aeronáuticas" se entenderá, en el caso de España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil) y, en el caso de Macedonia, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Dirección General de Aviación Civil) o, en ambos casos, las personas u organismos debidamente autorizados por dichas autoridades para desempeñar cualquier función relacionada con el presente Acuerdo.
- c) Por "empresa aérea designada" se entenderá la empresa de transporte aéreo que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos según se especifica en el Anexo al presente Acuerdo y de conformidad con el artículo III de este último.
- d) Las expresiones "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tendrán los significados que se expresan en los artículos 2 y 96 del Convenio.
- e) Por el "Acuerdo" se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos.
- f) Por "rutas especificadas" se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo.
- g) Por "servicios convenidos" se entenderán los servicios aéreos internacionales que puedan explotarse de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en las rutas especificadas.
- h) Por "tarifas" se entenderán los precios establecidos para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro servicio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con dicho transporte, así como la comisión que se haya de abonar en relación con la venta de billetes y con las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones para la aplicación del precio del transporte o para el pago de la comisión.

- i) Por "capacidad" se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de dicha aeronave y, en relación con los servicios convenidos, se entenderá por ella la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta.

## ARTICULO II

### DERECHOS OPERATIVOS

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos expresados en el presente Acuerdo con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al mismo.
2. Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:
  - a) sobrevolar, sin aterrizar, el territorio de la otra Parte Contratante;
  - b) hacer escalas en dicho territorio con fines no comerciales;
  - c) hacer escalas en dicho territorio en puntos especificados en el cuadro de rutas del Anexo al presente Acuerdo para embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correo, conjuntamente o por separado, de conformidad con las disposiciones del Anexo al presente Acuerdo, en el tráfico internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o al territorio de otro Estado;
  - d) nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

## ARTICULO III

### DESIGNACION DE EMPRESAS AEREAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito una o más empresas aéreas con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra la empresa previamente designada.
2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con sujeción a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, conceder sin demora a las empresas aéreas designadas las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir que cualquier empresa aérea designada por la otra Parte Contratante acredite que está en condiciones de cumplir las obligaciones establecidas en las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a denegar la autorización de explotación mencionada en el apartado 2 del presente artículo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, por parte de la empresa aérea designada, de los derechos especificados en el artículo II del presente Acuerdo, en caso de que a dicha Parte Contratante no le conste que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa aérea se hallen en manos de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea o de sus nacionales.

5. Cuando una empresa aérea haya sido designada y autorizada de este modo, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor por dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo VII del presente Acuerdo.

#### ARTICULO IV

#### REVOCACIONES

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación concedida a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, a suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el artículo II del presente Acuerdo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

- a) en cualquier caso en que no le conste que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea o de sus nacionales, o
- b) cuando esa empresa aérea no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado estos derechos, o
- c) en cualquier caso en que la empresa aérea deje, por cualquier otro motivo, de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas según el presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1 de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, ese derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante. En tal caso se iniciarán consultas no más tarde de sesenta (60) días después de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haya solicitado dichas consultas.

## ARTICULO V

### EXENCIONES

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y exacciones, con excepción de los derechos correspondientes a los servicios prestados:

- a) las provisiones de la aeronave embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, incluso cuando estos suministros vayan a consumirse durante la parte de vuelo efectuada sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía y el material publicitario habitual que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas

Podrá exigirse que los artículos mencionados en las letras a), b), c) y d) se mantengan sometidos a vigilancia o control aduaneros.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Salvo que resulte necesaria otra cosa por razones de seguridad o de otra índole, tales como las medidas de protección de las patentes y las marcas o de lucha contra el narcotráfico, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y el equipaje de los mismos únicamente serán sometidos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derachos de aduana y de otros impuestos similares que graven las importaciones.

## ARTICULO VI

### TASAS AEROPORTUARIAS

Cada una de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que se impongan tasas o tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos, instalaciones y servicios de ayuda a la navegación bajo su control, con tal de que dichas tarifas no sean superiores a las impuestas a sus aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

## ARTICULO VII

### TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas de una Parte Contratante al transporte con destino al territorio de la otra Parte Contratante o proveniente de él se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos pertinentes, incluido el coste de explotación, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y las tarifas de otras empresas aéreas.

2. Las tarifas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo serán acordadas, a ser posible, por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes previa consulta con las otras empresas aéreas que exploten toda o parte de la ruta. Se llegará a dicho acuerdo aplicando, en la medida de lo posible, los procedimientos para la elaboración de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

3. Las tarifas así acordadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes al menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas autoridades.

4. La aprobación podrá concederse expresamente. Si ninguna de las dos autoridades aeronáuticas hubiere expresado su disconformidad en el plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que se hayan notificado las tarifas, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso de que se reduzca el plazo de notificación de tarifas en la forma prevista en el apartado 3, las autoridades aeronáuticas podrán acordar que el plazo para la notificación de cualquier disconformidad sea inferior a treinta (30) días.

5. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo o cuando, dentro del plazo aplicable con arreglo al apartado 4 del presente artículo, una autoridad aeronáutica haya notificado su disconformidad con una tarifa convenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes tratarán de establecer la tarifa de mutuo acuerdo.

6. Si las autoridades aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre cualquier tarifa que se les someta de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, o sobre el establecimiento de una tarifa según el apartado 5 del presente artículo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones del artículo XX del presente Acuerdo.

7. La tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente artículo permanecerá en vigor hasta que se establezca una nueva tarifa. Sin embargo, las tarifas podrán prorrogarse más allá de su fecha original de expiración por un plazo que no exceda de doce (12) meses.

#### ARTICULO VIII

##### PERSONAL TECNICO Y COMERCIAL Y OFICINAS

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, con carácter de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser satisfechas bien por su propio personal o recurriendo a los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, con carácter de reciprocidad y con la demora mínima, las necesarias autorizaciones de empleo, visados de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se hace referencia en el apartado 1 del presente artículo.

4. Cuando por circunstancias especiales se regulara la entrada o permanencia de personal con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada en el Estado en cuestión de dicho personal.



5. Toda empresa aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte o bien subcontratar dichos servicios, total o parcialmente, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios.

Siempre que las normas aplicables a la prestación de servicios de manipulación en el territorio de una Parte excluyan o limiten la libertad de las empresas para subcontratar dichos servicios o prestarlos por sí mismas, las condiciones ofrecidas para la prestación de dichos servicios serán tan favorables como las que se apliquen a otras empresas aéreas internacionales.

6. Las actividades a que se refieren los apartados anteriores se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante.

## ARTICULO IX

### LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen la entrada o salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o que se refieran a la explotación de aeronaves durante su permanencia en su territorio se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los reglamentos relativos a los requisitos de entrada y salida del país, a la inmigración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

## ARTICULO X

### ZONAS PROHIBIDAS

Por razones militares o de seguridad pública, cada Parte Contratante tendrá derecho a restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves pertenecientes a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones y prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de las empresas aéreas designadas de la primera Parte Contratante y a las empresas aéreas de los otros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares.

## ARTÍCULO XI

### CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes y no caducados serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales se expedieron o convalidaron dichos certificados o licencias sean iguales o superiores al mínimo que pueda establecerse de conformidad con el Convenio.
2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho a no reconocer la validez, a efectos del sobrevuelo de su propio territorio, de los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

## ARTICULO XII

### SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.
2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y que se designan como Anexos al Convenio en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación a que se refiere el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de dicha Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que se apliquen efectivamente en su territorio medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de aquélla antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. En caso de que una Parte Contratante se aparte de las disposiciones del presente artículo sobre seguridad de la aviación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrán solicitar la celebración inmediata de consultas con las autoridades aeronáuticas de esa Parte.

### ARTICULO XIII

#### SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AEREAS

1. Cada una de las Partes podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en cualquier ámbito relacionado con las tripulaciones, las aeronaves o su explotación. Dichas consultas se celebrarán en el plazo de treinta (30) días desde dicha solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte concluye que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente normas de seguridad en cualquier ámbito que sean como mínimo iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio de Chicago, la primera Parte informará a la otra de dicha conclusión y de las medidas que considera necesarias para ajustarse a esas normas mínimas, y dicha otra Parte tomará medidas correctivas adecuadas. Si no lo hiciera en el plazo de 15 días o en un plazo superior que se fije, su omisión constituirá motivo suficiente para aplicar el artículo X del presente Acuerdo (revocación, suspensión y modificación de las autorizaciones de explotación).

3. No obstante las obligaciones a que se refiere el artículo 33 del Convenio de Chicago, se estipula que cualquier aeronave explotada por la empresa aérea o empresas aéreas de una Parte para prestar servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá ser sometida, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, a un examen por los representantes autorizados de la otra Parte que se desarrollará tanto a bordo como alrededor de la aeronave, con objeto de comprobar la validez de la documentación de la aeronave y de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y de su equipo (examen que se denomina en el presente artículo "inspección en rampa"), siempre que de ello no se deriven retrasos indebidos.

4. Si cualquier inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar a:

- a) motivos serios de preocupación de que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumple las normas mínimas establecidas en ese momento con arreglo al Convenio de Chicago,
- o
- b) motivos serios de preocupación de que no existe un mantenimiento ni una administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento con arreglo al Convenio de Chicago,

la Parte que hubiera efectuado la inspección quedará en libertad, a los efectos del artículo 33 del Convenio de Chicago, para concluir que los requisitos con arreglo a los cuales se expidieron o convalidaron los certificados o licencias respecto de dicha aeronave o de la tripulación de la misma o los requisitos con arreglo a los cuales se explota dicha aeronave no son de un nivel igual o superior a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio de Chicago.

5. En caso de que el acceso para realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por la empresa aérea o empresas aéreas de una Parte de conformidad con lo dispuesto en el anterior apartado 3 sea denegado por el representante de esa empresa o empresas aéreas, la otra Parte quedará en libertad para deducir que existe un motivo serio de preocupación del tipo expresado en el anterior apartado 4 y extraer las conclusiones previstas en el mismo.

6. Cada una de las Partes se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias empresas aéreas de la otra Parte en caso de que, ya sea como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa o de la denegación del acceso para una inspección en rampa, de una consulta o de cualquier otro motivo, la primera Parte llegue a la conclusión de que se requieren medidas inmediatas para garantizar la seguridad de las operaciones de una empresa aérea.

7. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con lo dispuesto en los anteriores apartados 2 ó 6 quedará sin efecto tan pronto como desaparezca el motivo que justificó su adopción.

#### ARTICULO XIV

##### TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES DE INGRESOS

1. Con carácter de reciprocidad y sobre una base no discriminatoria en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en el tráfico internacional, las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

2. Las empresas aéreas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional los excedentes de los ingresos sobre los gastos obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos por la venta, realizada directamente o a través de un agente, de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

3. Dichas transferencias se efectuarán sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

4. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente para que dichas transferencias se realicen dentro de los plazos debidos, en moneda libremente convertible, al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

#### ARTICULO XV

##### REGIMEN FISCAL

1. Cada Parte Contratante concederá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, con carácter de reciprocidad, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios o ingresos obtenidos de la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte Contratante.

2. Cuando esté en vigor entre las Partes Contratantes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto de los impuestos sobre la renta y el capital, prevalecerá lo dispuesto en dicho acuerdo.

## ARTICULO XVI

### CAPACIDAD

1. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes gozarán de una oportunidad justa y equitativa para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo tendrán por objeto primordial ofrecer una capacidad adecuada para el transporte del tráfico procedente o con destino al territorio de la Parte Contratante que haya designado a las empresas aéreas.

3. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, al explotar los servicios convenidos, los intereses de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante con el fin de no afectar de forma indebida a los servicios que estas últimas presten en una parte o en la totalidad de las mismas rutas.

4. El derecho de las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante a embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte Contratante tráfico internacional procedente o con destino a otros países, de acuerdo con lo establecido en el artículo II.c) del presente Acuerdo y en su Anexo, tendrá carácter complementario y será ejercitado conforme a los principios generales de desarrollo ordenado del tráfico aéreo internacional, aceptados por ambas Partes Contratantes, y en condiciones tales que la capacidad se adapte a:

- a) las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino de dicho tráfico;
- b) las necesidades de una explotación rentable de la ruta;
- c) las necesidades del tráfico en la zona que atravesase la empresa aérea designada.

## **ARTICULO XVII**

### **ESTADISTICAS**

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes facilitarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuere solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedentes del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las empresas aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Cualquier información estadística adicional relativa al tráfico que las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante requieran de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

## **ARTICULO XVIII**

### **CONSULTAS**

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán regularmente, en un espíritu de estrecha cooperación, a fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

## **ARTICULO XIX**

### **MODIFICACIONES**

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante. Tales consultas podrán realizarse entre las autoridades aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas diplomáticas.
2. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes confirmado mediante canje de notas diplomáticas.

## ARTICULO XX

### SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán en primer lugar por solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una notificación de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro será designado dentro de un nuevo plazo de sesenta (60) días, a contar desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como presidente del tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de ellas podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar cualquier decisión adoptada por el presidente del tribunal de acuerdo con el apartado 2 del presente artículo.

4. En tanto cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla una decisión adoptada en virtud del apartado 2 del presente artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hubiera concedido a la primera Parte Contratante en virtud del presente Acuerdo.

5. Cada Parte Contratante pagará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados de la actividad de arbitraje serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

## ARTICULO XXI

### REGISTRO

El presente Acuerdo y toda modificación del mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.



ARTICULO XXII

CONVENIOS MULTILATERALES

En caso de concluirse algún convenio o acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo al que se adhieran las dos Partes Contratantes, el presente Acuerdo será modificado para que se ajuste a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

ARTICULO XXIII

ENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA

1. El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente en la fecha de su firma y entrará en vigor tan pronto como ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales para la entrada en vigor.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Acuerdo expirará doce (12) meses después de la fecha en que recibe la notificación la otra Parte Contratante, a menos que se retire de mutuo acuerdo la notificación de denuncia antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

3. En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

4. Hecho por duplicado en Skopje a 2 de marzo de 1999, en español, macedonio e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos.

En caso de discrepancia, prevalecerá el texto inglés.

POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA,



José Coderch Planas,  
Embajador

POR EL GOBIERNO MACEDONIO,



Bobi Spirkovski,  
Ministro de Transporte y  
Comunicaciones

## ANEXO

del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno macedonio.

### 1. CUADRO DE RUTAS

#### 1.a RUTA ESPAÑOLA:

Puntos en España - puntos intermedios - Skopje - puntos más allá y viceversa.

#### 1.b RUTA MACEDONIA:

Puntos en Macedonia - puntos intermedios - Madrid - puntos más allá y viceversa.

2. Las empresas aéreas designadas podrán alterar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los apartados 1.a y 1.b del presente Anexo, en todos o en una parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de dicha ruta se encuentre en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas empresas aéreas.

3. Los puntos intermedios, que se explotarán sin los derechos de tráfico de la quinta libertad, serán libremente seleccionados por las empresas aéreas designadas.

4. Los puntos más allá se determinarán mediante acuerdo entre las autoridades aeronáuticas.

5. No se ejercerá ningún derecho de tráfico de la quinta libertad en los puntos intermedios ni en los puntos más allá.

6. Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las frecuencias y horarios previstos para la explotación de los servicios aéreos convenidos, como mínimo treinta (30) días antes del comienzo de dicha explotación.

[ MACEDONIAN TEXT — TEXTE MACÉDONIEN ]

**СПОГОДБА ЗА РЕДОВЕН ВОЗДУШЕН СООБРАЌАЈ**

**пomeѓу  
ВЛАДАТА НА ШПАНИЈА И  
МАКЕДОНСКАТА ВЛАДА**

Владата на Шпанија и Македонската Влада

Како потписнички на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, отворена за потпишување во Чикаго на 7-ми декември 1944 година;

Сакајќи да го унапредат развојот на воздушниот сообраќај помеѓу двете земји и да ја поттикнат, до најголем степен, меѓународната соработка на ова поле;

Се договорија за следното:

**Член 1**  
**Дефиниции**

1. За целите на толкувањето и примената на оваа Спогодба го имаат следново значење, освен ако поинаку не е предвидено во оваа Спогодба:
  - а) Под поимот "**Конвенција**" се подразбира Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, отворена за потпишување во Чикаго на 7-ми декември 1944 година, вклучувајќи го секој Анекс усвоен согласно член 90 од Конвенцијата и секоја измена на Анексите или Конвенцијата согласно член 90 и 94 од истата се додека овие Анекси и измени и дополнувања се важечки за, или, ратификувани од, двете договорни страни;
  - б) Под поимот "**воздухопловни власти**" се подразбира за Шпанија, Министерството за развој (Генерална дирекција за цивилна воздушна пловидба),а за Македонија, Министерството за сообраќај и врски (Дирекција за цивилна воздушна пловидба),или и во двата случаи било кое лице или орган уредно овластен да ја извршува секоја функција во врска со оваа Спогодба која ја вршат гореспомнатите власти;
  - в) Под поимот "**определен авиопревозник**" се подразбира авиопревозникот кој секоја договорна страна го определила да го врши договорениот сообраќај на утврдените линии како е утврдено во Прилогот на оваа Спогодба и согласно член 3 на оваа Спогодба;
  - д) Под поимите "**територија, меѓународен воздушен сообраќај и запирање за иепревознички цели**" се подразбира значењето утврдено во членовите 2 и 96 од Конвенцијата;
  - е) Под поимот "**Спогодба**" се подразбира оваа Спогодба, нејзиниот Прилог и секоја измена и дополнување на истите;
  - ф) Под поимот "**утврдени линии**" се подразбираат линиите кои се утврдени или треба да се утврдат во Прилогот на оваа Спогодба;
  - г) Под поимот "**договорен сообраќај**" се подразбира меѓународниот воздушен сообраќај кој може да се врши согласно одредбите на оваа Спогодба, на утврдените линии;
  - х) Под поимот "**тарифа**" се подразбираат цените утврдени за превоз на патници, багаж и товар (освен пошта), вклучувајќи ја било која значајна дополнителна бенифиција што се дава или обезбедува заедно со споменатиот превоз, како и провизијата која треба да се плати во врска со продажбата на билети и соодветните трансакции за превоз на стока. Тука исто така се вклучени и условите за применување на цената за превозот или за плаќање на провизијата.
  - и) Под поимот "**Капацитет**" се подразбира, што се однесува до воздухоплов расположливоста со седишта/или стока на споменатиот воздухоплов и, што се однесува до договорениот сообраќај, капацитетот на воздухопловот кој се користи за овој сообраќај помножен со бројот на летовите кои ги врши тој воздухоплов за време на секој сообраќаен период на една линија или на дел од линија.

## Член 2

### Сообраќајна права

1. Секоја договорна страна и ги дава на другата договорна страна правата утврдени во оваа Спогодба, за воспоставување на редовен меѓународен воздушен сообраќај на линиите утврдени во Прилогот на оваа Спогодба.
2. Авиопревозниците определени од секоја договорна страна, ќе ги користат, за време на вршење на договорениот сообраќај на утврдена линија, следните права:
  - а) да прелетуваат преку територијата на другата договорна страна без слетување;
  - б) да слетуваат на таа територија заради непревознички цели;
  - в) да слетуваат на таа територија во места утврдени во Планот на линији во Прилогот на оваа Спогодба заради земање или оставање, во меѓународниот сообраќај, на патници, стока и пошта, заедно или посебно, согласно одредбите на Прилогот на оваа Спогодба, во или од територијата на другата договорна страна или во или од територијата на друга држава;
  - д) нема да се смета дека одредбите на оваа Спогодба ги потврдуваат правата на определените авиопревозници на една договорна страна за вршење на каботажна на територијата на другата договорна страна.

## Член 3

### Определување на авиопревозници

1. Секоја договорна страна има право да определи, во писмена форма, еден или повеќе авиопревозници заради вршење на договорениот сообраќај на утврдените линији и да го замени претходно определените авиопревозници со друг.
2. По приемот на определувањето на авиопревозникот, другата договорна страна, согласно одредбите од став 3 и 4 од овој член, веднаш ќе им издаде на определените авиопревозници соодветни дозволи за работа.
3. Воздухопловните власти на една договорна страна можат да побараат од било кој авиопревозник определен од другата договорна страна да докаже дека тој е квалификуван да ги исполни условите пропишани согласно законите и другите прописи кон редовно и умерено тие воздухопловни власти ги применуваат согласно одредбите на Конвенцијата, а во врска со вршењето на меѓународен воздушен сообраќај.

4. Секоја договорна страна има право да одбие да даде дозвола за работа наведена во став 2 на овој член, или да наметне такви услови кои смета дека се неопходни определен авиопревозник да ги користи правата утврдени во член II на оваа Спогодба, ако таа договорна страна не е уверена дека мнозинскиот дел на сопственичките права и ефикасната контрола на тој авиопревозник се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани.
5. Откако авиопревозникот ќе се определи и ќе му се даде дозвола за работа, тој може, во секое време, да започне да го врши договорениот сообраќај, под услов тарифата што се однесува на овој сообраќај, да е утврдена согласно одредбите од член VII на оваа Спогодба и истата да е во сила.

#### Член 4

##### Повлекување

1. Секоја договорна страна има право да ја повлече дозволата за работа или да го суспендира користењето на правата утврдени во член II од оваа Спогодба кои им се дадени на авиопревозникот определен од другата договорна страна, или да постави такви услови кои смета дека се неопходни за користење на овие права:
  - а) во случај кога страната не е уверена дека мнозинскиот дел од сопственичките права и ефикасната контрола на авиопревозникот се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани, или
  - б) во случај кога авиопревозникот не ги почитува законите и другите прописи на договорната страна која ги дава овие права, или
  - в) во случај кога авиопревозникот на некој друг начин не го врши договорениот сообраќај согласно условите пропишани со оваа Спогодба.
2. Освен ако непосредното повлекување, суспендирање или воведување на условите спомнати во став 1 на овој член не е неопходно заради спречување на понатамошно кршење на законите или другите прописи, тоа право ќе се користи само по извршени консултации со другата договорна страна. Во ваков случај, консултациите ќе започнат најдоцна во рок од шеесет (60) дена од денот на поднесување на барањето за консултации од било која договорна страна.

## Член 5

### Ослободување од царински и други слични давачки

1. Определените авиопревозници од секоја договорна страна за воздухопловите со кои врши меѓународен воздушен сообраќај, како и за нивната редовна опрема, резервите на гориво и масло и резервите во воздухопловот (вклучувајќи храна, пијалоци и тутун), по слетувањето на територијата на другата договорна страна, ќе се ослободат од плаќање на сите царински и други давачки и такси, под услов таа опрема и резерви да останат во воздухопловите се до неговото повторно полетување.
2. Исто така, се ослободуваат од плаќање на истите давачки и такси, со исклучок на надоместоците за извршени услуги:
  - а) резервите за потребите на воздухопловот земен на територијата на било која договорна страна, во рамките на ограничувањата утврдени од страна на властите на спомнатата договорна страна, а кои се користат во воздухопловот кој врши меѓународен воздушен сообраќај на другата договорна страна;
  - б) резервните делови кои се внесуваат на територијата на било која договорна страна иаменети за одржување и поправка на воздухопловите кои определените авиопревозници на другата договорна страна ги користат во меѓународниот воздушен сообраќај, и
  - ц) горивото и маслото наменети за воздухопловот на определените авиопревозници на другата договорна страна кој врши меѓународен воздушен сообраќај, дури и да треба овие резерви да се користат на делот на патувањето кое се врши преку територијата на договорната страна на која тие се земен во воздухопловот.
  - д) печатените блокови билети, воздушните товарни листови, било кој печатен материјал на кој е втиснат амблемот на компанијата и вообичаено, публикациите кои определените авиопревозници ги делат без наплата.

Предметите наведени во под-ставовите а), б), ц) и д) погоре, може да се побара да се чуваат под царински надзор или контрола.
3. Редовната опрема на воздухопловот, како и материјалите и резервите кои се во воздухопловот на било која договорна страна, можат да се истоварат на територијата на другата договорна страна само со одобрение на царинските власти на таа територија. Во таков случај, тие можат да се стават под царински надзор на споменатите власти се до повторен извоз на истите или со нив ќе се ракува поинаку согласно царинските прописи.

4. Освен ако поинаку не се бара заради безбедносни и други причини како што се мерките за заштита на патент или заштитен занк или заштита од пренесување на дрога, патниците кои се во транзит преку територијата на било која договорна страна како и нивниот багаж ќе подлежат на упростена контрола. Багажот и стоката во директен транзит ќе бидат ослободени од плаќање на царински и други слични давачки кои се наплаќаат за увоз.

#### **Член 6**

##### **Аеродромски надоместоци**

Секоја од договорните страни воведува или дозволува да се воведат било какви праведни и умерени надоместоци или такси за користење на јавните аеродроми, олеснувањата и навигациските средства што се под нејзина контрола, под услов споменатите такси да не ги надминуваат таксите воведени за нејзините сопствени национални воздухоплови кои се користат во сличен меѓународен сообраќај за користење на споменатите аеродроми и услуги.

#### **Член 7**

##### **Тарифи**

1. Тарифите кои определените авиопревозници на една договорна страна треба да ги наплатат за превоз во, или од, територијата на другата договорна страна ќе се утврдат врз умерени нивоа, имајќи ги во предвид сите релевантни фактори, вклучувајќи ги и трошоците на работењето, потребите на корисниците, разумната добивка и тарифите на други авиопревозници.
2. Тарифите наведени во став 1) на овој член, ако е можно, ќе ги договорот определените авиопревозници на двете договорни страни, по извршени консултаци со другите авиопревозници кои вршат сообраќај на целата или дел од линијата, а овој договор, секогаш кога е можно, ќе се постигне со користење на процедурите за изработување на тарифи на Меѓународното здружение на редовни авиопревозници.
3. Вака договорените тарифи ќе се поднесат на одобрение до воздухопловните власти на двете договорни страни најмалку четириесетипет (45) дена пред предложениот датум за нивно воведување. Во посебни случаи, овој рок може да се намали со одобрение на споменатите власти.
4. Ова одобрение може да се даде веднаш. Ако ниедна од воздухопловните власти не изрази неодобрување во рок од тринаесет (30) дена од денот на поднесувањето, согласно став 3) од овој член, ќе се смета дека овие тарифи се одобрени. Во случај да се намали периодот за поднесување како се предвидува во став 3), воздухопловните власти можат да се договорот дека периодот во кој било кое неодобрување мора да се достави ќе биде помал од тринаесет (30) дена.



5. Ако не може да се договори тарифа согласно одредбите од став 2) на овој член, или ако, за време на периодот кој се применува согласно став 4) на овој член, една од воздухопловните власти достави известување за нивното неодобрување на било која тарифа утврдена согласно одредбите од став 2), воздухопловните власти на двете договорни страни ќе настојуваат да ја утврдат тарифата со заеднички договор.
6. Ако воздухопловните власти не можат да се договорот за било која тарифа која им е доставена согласно став 3) на овој член, или за утврдување на било која тарифа како што е наведено во став 5) на овој член, спорот ќе се реши согласно одредбите од член XX на оваа Спогодба.
7. Тарифа која е утврдена согласно одредбите на овој член ќе остане во сила се додека не се утврди нова тарифа. Меѓутоа, тарифата може да продолжи да важи и после истекот на првобитната дата на истекување за период не подолг од дванаесет (12) месеци.

#### Член 8

##### Технички и комерцијален персонал и претставништва

1. На определените авиопревозници на секоја договорна страна ќе им се дозволи, врз основа на реципроцитет, да одржуваат на територијата на другата договорна страна нивни претставништва и претставници, како и комерцијален, оперативен и технички персонал кој е потребен за вршење на договоренот сообраќај.
2. Потребата од персонал може, по избор на определените авиопревозници на секоја договорна страна, да се задоволи било со нивен сопствен персонал или со користење на услуги на било која друга организација, компанија или авиопревозници кои вршат сообраќај на територијата на другата договорна страна, а кои имаат право да ги даваат овие услуги на територијата на таа договорна страна.
3. Представниците и персоналот подлежат на законите и другите прописи кои се во сила на другата договорна страна, и, согласно овие закони и другите прописи, секоја договорна страна, врз база на реципроцитет, ги издава на претставниците и персоналот, во најкус можен раок, потребните одобренија за вработување, визи или други слични документи наведени во став 1) на овој член.
4. Ако во посебни околности се бара влез или престој на персонал заради вонредна состојба или привремено, дозволите, визите и документите кои се потребни согласно законите и другите прописи на секоја договорна страна се издаваат веднаш за да не се одолговлекува влезот на тој персонал во односната земја.

5. Секој определен авиопревозник има право да обезбеди сопствени услуги за опслужување на земја на територијата на другата страна или да склучи договор за овие услуги, целосно или делумно, по свој избор, со било кој од давателите кои се овластени за давање на тие услуги.

Ако, или, се додека прописите кои се применуваат за обезбедување на услуги за опслужување на земја на територијата на една страна ја спречуваат или ограничуваат било слободата за склучување на договори за овие услуги или самостојното опслужување на земја, расположливите услови за обезбедување на овие услуги ќе бидат исти како оние услови кои општо се применуваат за други меѓупародни авиопревозници.

6. Дејностите наведени во горните под-членови се извршуваат согласно законите и другите прописи на другата договорна страна.

## Член 9

### Закони и други прописи

1. Законите и другите прописи на секоја договорна страна со кои се регулира влез во, или заминување од, нејзината територија на воздухопловите кои се користат во меѓународниот воздушен сообраќај, или во врска со работата на тие воздухоплови додека истите се на нејзина територија, се применуваат на воздухопловите на определените авиопревозници од другата договорна страна.
2. Законите и другите прописи со кои се регулира влезот, престојот или заминувањето на патници, екипаж, багаж, пошта и стока на територијата на секоја договорна страна, како и прописите кои се однесуваат на барањата за влез во и заминување од земјата, правилата за имиграција, царинска и здравствена контрола, се применуваат, на таа територија, на работата на определените авиопревозници на другата договорна страна.

## Член 10

### Забранети зони

Заради воени причини и јавна безбедност, секоја договорна страна има право да ограничи или забрани летови на воздухоплови кои припаѓаат на авиопревозниците определени од другата договорна страна преку одредени зони на својата територија, под услов овие ограничувања и забрани подеднакво да се применуваат на воздухопловите на авиопревозниците определени од првата договорна страна или на авиопревозниците на други земји кои вршат меѓународен редовен воздушен сообраќај.

## Член 11

### Уверенија и дозволи

1. Уверенијата за пловидбеност, уверенијата за оспособеност и дозволите кои ги издала или признала за важечки една од договорните страни, а кои сеуште се во сила, другата договорна страна ќе ги признае за важечки за вршење на договоренот сообраќај на утврдените линии во Прилогот на оваа Спогодба, под услов барањата согласно кои овие уверенија и дозволи се издадени или признати за важечки да се еднакви со, или да се над, минималните стандарди кои можат да се утврдат согласно Конвенцијата.
2. Меѓутоа, секоја договорна страна го задржува правото да не ги признае за важечки уверенијата за оспособеност и дозволите кои другата договорна страна им ги издала на нејзините државјани, за прелетување преку нејзината територија.

## Член 12

### Безбедност

1. Согласно со своите права и обврски според меѓународното право, договорните страни повторно потврдуваат дека нивната обврска да ја штитат безбедноста на цивилното воздухопловство од дејствија на незаконско работење представува составен дел на оваа Спогодба. Без ограничување на општите нивни права и обврски согласно меѓународното право, договорните страни посебно ќе делуваат согласно одредбите на Конвенцијата за кривични и некои други дела сторени во воздухоплов, потпишана во Токио на 14 септември 1963 година, Конвенцијата за спречување на грабеж на воздухоплов, потпишана во Хаг на 16 декември 1970 година, Конвенцијата за спречување на незаконски дејствија против безбедноста на цивилното воздухопловство, потпишана во Монреал на 23 септември 1971 година, како и Протоколот за спречување на незаконски дејствија на наследство на аеродромите кои се користат во меѓународното цивилно воздухопловство, потпишан во Монреал на 24 февруари 1988 година, кој претставува додаток на Конвенцијата за спречување на незаконски дејствија против безбедноста на цивилното воздухопловство, составена во Монреал на 23 септември 1971.
2. Договорните страни ќе си обезбедат, на барање, било која неопходна помош, заради спречување на дејствија за грабеж на цивилни воздухоплови и други незаконски дејствија против безбедноста на тие воздухоплови, нивните патници и екипаж, аеродромите и навигациските уреди, и било кои други закани по безбедноста на цивилното воздухопловство.

3. Договорните страни во своите меѓусебни односи ќе постапуваат согласно одредбите за безбедност на воздухопловството утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, а назначени како Анекси кон Конвенцијата, во мера до која тие одредби за безбедност се применливи за договорните страни; тие ќе бараат од операторите на воздухопловите во својот регистар, односно од операторите на воздухопловите со седниште или постојан престој на нивна територија и од операторите на аеродромите на нивна територија да постапуваат согласно овие одредби за воздухопловна безбедност.
4. Секоја договорна страна се согласува од таквите оператори на воздухоплови да може да бара тие да се придржуваат кон одредбите за воздухопловна безбедност наведени во погорниот став. кои другата договорна страна ги бара за влез во, заминување од, или престој на територијата на таа договорна страна. Секоја договорна страна ќе обезбеди на нејзината територија ефикасно да се применуваат мерките за заштита на воздухопловите и преглед на патниците, екипажот, рачниот багаж, багажот, стоката и резервите на воздухопловите пред и за време на натоварувањето и истоварувањето. Секоја договорна страна со позитивен пристап го разгледува секое барање од другата договорна страна за умерени специјални мерки за безбедност заради спречување на посебна закана.
5. Ако дојде до инцидент или закана со инцидент за незаконски грабеж на цивилни воздухоплови, или некои други незаконски дејствија впирени против безбедноста на тие воздухоплови, нивните патници и екипажи, аеродромите или навигациските средства, договорните страни ќе си помагаат една на друга со тоа што ќе ја олеснат меѓусебната комуникација, како и со други соодветни мерки со намера брзо и сигурно да се одстранат инцидентот или заканата со истиот.
6. Во случај една од договорните страни да отстапи од одредбите за воздухопловна безбедност од овој член, воздухопловните власти на другата договорна страна можат веднаш да побараат консултации со воздухопловните власти на таа страна.

### **Член 13**

#### **Воздухопловна сигурност**

1. Секоја страна може, во секое време, да побара консултации во врска со стандардите за сигурност во било која област кои се однесуваат на воздухопловниот екипаж, воздухопловите или нивното работење, а кои се усвоени од другата страна. Овие консултации се одржуваат во рок од 30 дена од барањето.

2. Ако, после овие конултации, една страна утврди дека другата страна ефикасно не ги применува и спроведува стандардите за сигурност во било која од овие области, кои се барем еднакви со минималните стандарди утврдени во тоа време согласно Чикашката конвенција, првата страна ја известува другата страна за овие наоди како и за чекорите кои се сметаат за неопходни истите да бидат во согласност со минималните стандарди, и дека другата страна ќе преземе соодветно дејство да ги поправи истите. Ако другата страна не преземе соодветни дејствија во рок од 15 дена или за подолг период кој може да се утврди, тоа ќе претставува основа за примена на член X од оваа Спогодба (повлекување, суспензија и изменување на одобренија за работа).
3. Покрај должностите спомнати во член 33 од Чикашката конвенција, договорено е дека секој воздухоплов со кој авиопревозникот или авиопревозниците на една од страните врши сообраќај до или од територијата на другата страна, може, додека се наоѓа на територијата на другата страна, да подлежи на испитување од страна на овластени претставници на другата страна, како внатре така и надвор на воздухопловот, за да ја провери важноста на документите за воздухопловот и оние на наговниот екипаж, како и очигледната состојба на воздухопловот и неговата опрема (во овој член таканаречена "проверка на платформа"), под услов дека проверката нема да доведе до неразумно доцнење.
4. Ако било која ваква проверка на платформа или серија од проверки на платформа даде повод за:
  - а) за загриженост дека воздухоплов, или работата на воздухопловот, не се придржува кон минималните стандарди утврдени во тоа време согласно Чикашката конвенција, или
  - б) загриженост дека постои недостаток од ефикасна примена и спроведување на стандардите за сигурност утврдени во тоа време согласно Чикашката конвенција,

страната што врши проверка, заради целите од член 33 од Чикашката конвенција, слободно може да заклучи дека барањата согласно кон уверението или дозволите се издадени и признати за важечки, а се однесуваат на тој воздухоплов или на екипажот на тој воздухоплов, или дека барањата согласно кои тој воздухоплов работи, не се еднакви со, или, не ги надминуваат, минималните стандарди утврдени согласно Чикашката конвенција.

5. Во случај, пристапот за вршење на проверка на воздухоплов на платформа, со кои работи авиопревозникот или авиопревозниците на една договорна страна согласно став 3 погоре, е спречен од страна на претставникот на тој авиопревозник или превозници, другата страна ќе може слободно да заклучи дека постојат сомневањата наведени во став 4 и ќе донесе заклучоци наведени во тој став.

6. Секоја страна го задржува правото да го суспендира или измени одобрувањето за работа на авиопревозник или авиопревозници на другата страна, веднаш кога првата страна ќе утврди, било како резултат од проверка на платформа, серија проверки на платформа, не давање пристап за проверка на платформа, конултација или друго, дека е потребно неопходно дејство заради сигурноста на работата на авиопревозникот.
7. Било кое дејство преземено од една страна согласно горните ставовите 2 и 6, престанува веднаш по претанокот на причините кои биле основ за преземање на дејството.

#### **Член 14**

##### **Пренос на вишок на средства**

1. Врз база на реципроцитет и без дискриминација што се однесува на било кој друг авиопревозник кој врши меѓународен сообраќај, авиопревозниците определени од договорните страни слободно ќе ги продаваат услугите во воздушниот превоз на териториите на двете договорни страни, било директно или преку агент, и во било која валута согласно законите кои се во сила во секоја договорна страна.
2. Авиопревозниците на секоја договорна страна слободно ќе вршат трансфер, од територијата на продажба во ивната домашна територија, на вишокот, на територијата на продажба, на средства по намирување на трошоците. Во овој нето трансфер се вклучени и приходите од продажбите, заработени директно или преку агент, од услугите за воздушниот сообраќај и од други помошни и дополнителни услуги, како и од редовната комерцијална камата заработена од овие приходи додека се депонирани и чекаат на трансфер.
3. Овие дознаки се вршат согласно било кои фискални обврски кои се во сила на територијата на било која договорна страна.
4. На авиопревозниците определени од договорните страни им се дава соодветно одобрување да ги вршат овие дознаки на датите на доспевање, во слободна конвертибилна валута по официјалниот девизен курс што е во сила во време на барањето.

#### **Член 15**

##### **Даночен систем**

1. Секоја договорна страна ги ослободува определените авиопревозници на другата договорна страна, врз взаемна основа, од плаќање на сите даноци и надоместоци за профитот и добивките стекнати од вршењето на воздушниот сообраќај, а согласно должностите правно зацртани од секоја договорна страна.
2. Ако меѓу договорните страни постои посебен Договор за избегнување на двојно оданочување што се однесува на даноците на добивките и капиталот, во тој случај се применуваат одредбите од тој договор.

## Член 16

### Капацитет

1. Определените авиопревозници на договорните страни имаат праведни и еднакви можности да го вршат договорениот сообраќај на утврдените линии.
2. Договорениот сообраќај на било која од линиите утврдени во Прилогот на оваа Спогодба како основна цел ќе го има обезбедувањето на капацитетот адекватен на сообраќајот кој започнува во или е со дестинација до територијата на договорната страна која ги определила авиопревозниците.
3. За време на вршење на договорениот сообраќај, определените авиопревозници на секоја договорна страна ќе ги имаат во предвид нитересите на определените авиопревозници на договорната страна со цел да не се влијае негативно врз сообраќајот кој тој го врши на линиите или на дел од истите линии.
4. Правото на авиопревозниците определени од една договорна страна да земаат или оставаат, на територијата на договорната страна каде меѓународниот сообраќај започнал или е со дестинација до други земји согласно одредбите од член II ц) од оваа Спогодба и нејзиниот Прилог, е комплементарно и се користи согласно општите принципи за правилан развој на меѓународниот воздушен сообраќај, прифатени од двете договорни страни и во такви услови дека капацитетот ќе се прилагоди со:
  - а) сообраќајните барања помеѓу земјата на поаѓање и земјите на дестинацијата на тој сообраќај;
  - б) барањата за економична работа на линија;(б) сообраќајните барања на областа преку која определените авиопревозници прелетува.

## Член 17

### Статистички податоци

Воздухопловните власти на било која од договорните страни ќе им доставуваат на воздухопловните власти на другата договорна страна, на нивно барање, информации и статистички податоци во врска со превозот кој го вршат авиопревозниците определени од една договорна страна, на договорениот сообраќај до или од територијата на другата договорна страна во иста форма како што се изготвени и доставени од страна на определените авиопревозници до нивните државни воздухопловни власти. Сите дополнителни статистички податоци во врска со сообраќајот, а кои воздухопловните власти на една договорна страна може да ги бара од воздухопловните власти на другата договорна страна, подлежат на дискусија помеѓу воздухопловните власти на двете договорни страни, на барање на било која страна.

## **Член 18**

### **Консултации**

1. Заради тесна соработка, воздухопловните власти на договорните страни повремено ќе се консултираат меѓу себе за да се обезбеди спроведување на, и придржување кон, одредбите на оваа Спогодба.

## **Член 19**

### **Измени и доополнувања**

1. Ако било која од договорните страни смета дека е пожелно да се измени и дополни било која одредба на оваа Спогодба, таа може да побара консултации со другата договорна страна. Овие консултациите можат да бидат помеѓу воздухопловните власти и истите можат да се водат преку дискусии или кореспонденција, а ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од денот на барањето. Вака договорните измени и доополнувања ќе влезат во сила откако истите ќе бидат потврдени со рамена на дипломатски ноти.
2. Измените и доополнувањата на Прилогот на оваа Спогодба можат да се направат со директен договор помеѓу надлежните воздухопловни власти на договорните страни и со потврдување на истите со размена на дипломатски ноти.

## **Член 20**

### **Решавање на спорови**

1. Ако меѓу договорните страни дојде до спор во врска со толкувањето или примената на оваа Спогодба, договорните страни ќе настојуваат, пред се, да го решат спорот со директни преговори.
2. Ако договорните страни не успеат да постигнат решение со преговори, на барање на било која договорна страна, спорот може да се достави за решавање до тричлен арбитражен суд, а секоја договорна страна треба да наменува по еден арбитар, а двајцата вака наменувани треба да го наменуваат третиот арбитар. Секоја договорна страна наменува арбитар во рок од шеесет (60) дена од денот на приемот од било која договорна страна, преку дипломатски пат, на известувањето со кое се бара арбитража на спорот. Третиот арбитар се наменува во наредниот период од шеесет (60) дена од денот на определувањето на вториот арбитар. Третиот арбитар ќе биде државјанин од друга земја, ќе дејствува во својство на претседател на арбитражниот суд и ќе го одреди местото каде ќе се одржува арбитражата. Ако било која од договорните страни не успее да наменуваче арбитар во дадениот рок, било која од договорните страни може да побара од претседателот на Советот на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство да наменува арбитар или арбитри, во зависност од случајот. Во ваков случај, третиот арбитар ќе биде државјанин на трета земја и ќе работи во својство на претседател на арбитражниот суд.



3. Договорните страни се обврзуваат дека ќе се придржуваат кон било која одлука донесена од страна на претседателот на арбитражниот суд согласно став 2) од овој член.
4. Ако, и се додека, било која од договорните страни не се придржува на одлуката донесена согласно став 2 од овој член, другата договорна страна може да ограничи, суспендира или повлече било кое право или концесија кои таа и ги дала на договорната страна по основ на оваа Спогодба.
5. Секоја договорна страна ќе ги сноси трошоците за својот арбитар; а трошоците за ангажирањето на третиот арбитар, како и оние кои произлегуваат од активностите на арбитражата подеднакво ќе ги делат договорните страни.

#### **Член 21**

##### **Регистарција**

Оваа Спогодба, вклучувајќи ги и измените и дополнувањата на истата, се регистрираат кај Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

#### **Член 22**

##### **Мултилатерална конвенција**

Во случај да се склучи мултилатерална Конвенција или Спогодба во врска со воздушниот сообраќај која и двете договорни страни ја прифатиле, оваа Спогодба ќе се измени за да биде во согласност со одредбите на таквата Конвенција или Спогодба.

#### **Член 23**


##### **Влегување во сила и престалок**

1. Оваа Спогодба ќе се применува привремено од денот на нејзиното потпишувањето, а ќе влезе во сила кога двете договорни страни писмено ќе се известат меѓу себе, со размена на дипломатски ноти, дека нивните соодветни уставни барања за дефинирање на влегување во сила се исполнети.

2. Било која договорна страна може, во секое време, да и достави писмено известување на другата договорна страна за својата одлука за престанок на оваа Спогодба. Известувањето истовремено ќе се достави и до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во таков случај, Спогодбата ќе престане да важи дванаесет (12) месеци од датумот кога другата договорна страна го примила известувањето, освен ако известувањето за престанок не се повлече со заеднички договор пред истекот на овој рок. Ако другата договорна страна не го потврди приемот на известувањето, ќе се смета дека го добила, четиринаесет (14) дена откако истото го добила Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.
3. Како потврда на горе наведеното, долу потпишаните, уредно овластени од своите Влади ја потпишаа оваа Спогодба.
4. Составено во два оригинала во Скопје на ден 2 Март 1999 година, на шпански, македонски и англиски јазик и секој текст е подеднакво автентичен.

Во случај на спор ќе се примени текстот на англиски јазик.

За Владата на Шпанија



---

За Мкедонската Влада



---

## ПРИЛОГ

Кон Спогодбата за воздушен сообраќај помеѓу Владата на Шпанија и Македонската Влада.

### 1. ПЛАН НА ЛИНИИ

#### 1. а Македонски линии:

Места во Македонија - меѓуместа - Мадрид - места подалеку и обратно.

#### 1.б Шпански линии:

Места во Шпанија - меѓуместа - Скопје - места подалеку и обратно.

2. Определените авиопревозници можат да го сменат редот или да испуштат едно или повеќе места на линиите наведени во став 1.а и 1.б на овој Прилог, на севкупниот или на дел од нивниот сообраќај, под услов линијата да започнува на територијата на договорната страна која ги определила овие авиопревозници.
3. Сообраќајот на местата помеѓу треба да се врши без користење на сообраќајното право на петта слобода, а истите определените авиопревозниците слободно ќе ги избираат.
4. Местата подалеку, ќе се утврдат со договор помеѓу воздухопловните власти.
5. Сообраќајните права на петта слобода нема да се користат ниту на местата помеѓу ниту на местата подалеку.
6. Авиопревозниците определени од секоја договорна страна ќе им ги достават на одобрене на воздухопловните власти на другата договорна страна фреквенциите и редот на летање за вршење на договорениот сообраќај, најмалку триесет (30) дена пред почетокот на споменатиот сообраќај.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

## AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF SPAIN AND THE MACEDONIAN GOVERNMENT

The Government of Spain and the Macedonian Government,

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

Desiring to promote the development of air transport between both countries and to advance, to the fullest extent, international cooperation in this field;

Have agreed as follows:

### *Article I. Definitions*

For the purpose of the interpretation and application of this Agreement, except as otherwise provided herein:

a) the term 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, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b) the term Aeronautical Authorities means in the case of Spain, the Ministry of Fomento (General Directorate of Civil Aviation), and in the case of Macedonia, the Ministry of Transport and Communications (Directorate General of Civil Aviation) or, in both cases, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;

c) the term designated airline means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services on the specified routes as established in the Annex to this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;

d) the terms territory, international air service, and stop for non traffic purposes have the meanings specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term Agreement means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

f) the term specified routes means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;

g) the term agreed services means the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement, on the specified routes;

h) the term tariff means the prices established for the carriage of passengers, baggage and freight (except mail) including any significant additional benefit granted or provided together with the said transport as well as the commission to be paid in connection with the sale of tickets and with the corresponding transactions for the carriage of goods. It also includes the conditions for the application of the transport price or for the payment of the commission;

i) the term capacity means, in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft and, in relation to the agreed services, it means the capacity of the aircraft used on the said services, multiplied by the number of frequencies operated by the said aircraft during each season on one route or on one sector of a route.

### *Article II. Operating Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. The airlines designated by each Contracting Party, shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a) to fly over the territory of the other Contracting Party without landing;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) to make stops in the said territory at points specified in the Route Schedule in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on or putting down, on international traffic, passengers, cargo and mail, jointly or separately, in accordance with the provisions of the Annex to this Agreement, to or from the territory of the other Contracting Party or to or from the territory of another State;

d) nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party rights of cabotage in the territory of the other Contracting Party.

### *Article III. Designation of Airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for the previously designated one.

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

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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 impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VII of this Agreement is in force in respect of those services.

#### *Article IV. Revocations*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

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

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) in any case in which that airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin not later than a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

#### *Article V. Exemptions*

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempt from all customs duties and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the Authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party.

b) spare parts, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, and

c) fuels and lubricants destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

d) printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airlines.

Items referred to in sub-paragraphs a), b), c) and d) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies 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 such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said Authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs regulations.

4. Unless otherwise required for security reasons and other reasons such as patent and trademark protection measures or protection against drug trafficking, passengers in transit across the territory of either Contracting Party as well as their baggage shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes levied on imports.

#### *Article VI. Airport Charges*

Each of the Contracting Parties shall impose or allow to be imposed any such fair and reasonable charges or fees for the use of public airports, facilities and navigational aids under its control, provided that the said fees may not exceed the fees imposed on its own national aircraft used on similar international services for the use of the said airport and services.

#### *Article VII. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operations, user needs, reasonable profit and the tariff of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1) of this Article, shall if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultations with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least forty five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced subject to the agreement of the said Authorities.

4. This approval may be given expressly. 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, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided in paragraph 3), the Aeronau-

tical Authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4) of this Article, one Aeronautical Authority gives notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2), 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 any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3) of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XX of this Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. However, a tariff may be prolonged after its original date of expiry for a period not exceeding twelve (12) months.

#### *Article VIII. Technical and Commercial Personnel and Offices*

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

2. The request for staff may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied either by their own personnel or by using the services of any other organisation, company or airlines operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, according to such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1) of this Article.

4. Should special circumstances require the entry or permanence of staff on an emergency and temporary basis, the permits, visas and documents required by the laws and regulations of each Contracting Party shall be issued promptly so as not to delay the entry of such personnel into the state concerned.

5. Each designated airline shall have the right to provide their own ground-handling services in the territory of the other Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services.

Where or as long as the regulations applicable to the provision of handling services in the territory of one Party prevent or limit either the freedom to contract these services or self-handling, the conditions made available for the provisions of such services shall be as favourable as those generally applied to other international airlines.



6. The activities referred to in the above sub-articles shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

*Article IX. Laws and Regulations*

1. Each Contracting Party laws and regulations controlling the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international air services or related to the operation of aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations controlling the entry, stay and departure of passengers, crew, baggage, mail and cargo, over the territory of each Contracting Party, and also the regulations related to the requirements of entry and departure from the country, immigration, customs and sanitary rules, shall be applied in such territory to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party.

*Article X. Prohibited Areas*

For military reasons and public security, each Contracting Party shall have the right to restrain or forbid the flights of the aircraft belonging to the airlines designated by the other Contracting Party above certain zones of its territory provided that such restrictions and prohibitions are applied equally to the aircraft of the airlines designated by the first Contracting Party or the airlines of the other states which operate on international scheduled air services.

*Article XI. Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party, for the purpose of overflying its own territory.

*Article XII. 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. 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 14th September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed

at The Hague on 16th December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23th September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24th February 1988 which is supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23th September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of 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 Organisation 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 residence 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 of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. 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.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occur, 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.

6. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

### *Article XIII. Aviation Safety*

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other 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 Chicago Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate cor-

rective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article X of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other 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.

4. 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 that time pursuant to the Chicago 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 Chicago Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

#### *Article XIV. Transfer of Excess of Receipts*

1. On a reciprocity and non discriminatory basis with respect to any other airline operating in international traffic, the airlines designated by the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, and in any currency in accordance with the laws in force in each Contracting Party.

2. The airlines of each Contracting Party shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent

of air transport services, and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. Such remittances shall be made without prejudice of any fiscal obligations in force in the territory of either Contracting Party.

4. The airlines designated by the Contracting Parties shall be granted the appropriate authorization to make such remittances on the due dates in freely convertible currency at the official rate of exchange in force at the time of the request.

#### *Article XV. Tax System*

1. Each Contracting Party exempts the designated airlines of the other Contracting Party, on a mutual basis, from all taxes and charges on profits and earnings obtained from air service operations without prejudice to compliance with the formal obligations legally laid down by each Contracting Party.

2. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

#### *Article XVI. Capacity*

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

2. The agreed services on any of the routes specified in the Annex to this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate for transportation of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the Contracting Party so as to not affect unduly the services which the latter provides on the whole or in part of the same routes.

4. The right of the airlines designated by one Contracting Party to embark or disembark in the territory of the Contracting Party international traffic originating in or destined to other countries according to the provisions of Article II c) of this Agreement and its Annex, shall be complementary and shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air traffic, accepted by both Contracting Parties and in such conditions that the capacity shall be adapted to:

- a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of destination of such traffic;
- b) the requirements for an economic operation of the route;
- c) the traffic requirements of the area through which the designated airline passes.

*Article XVII. Statistics*

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, the information and statistics related to the traffic carried by the airlines designated by one Contracting Party on the agreed services to or from the territory of the other Contracting Party in the same form as they have been prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical data related to traffic which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be subject to discussions between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties, at the request of either Party.

*Article XVIII. Consultations*

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 the Agreement.

*Article XIX. Modifications*

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be between the Aeronautical Authorities and may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.

*Article XX. Settlement of Disputes*

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

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 nominated by each Contracting Party and a third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration on the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days as from the designation of the second arbitrator. This third arbitrator shall be a national of another State, shall act as the President of the Tribunal and shall determine the venue where the Arbitrator shall be held. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period

specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the President of the Tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision made by the President of the Tribunal under paragraph 2) of this Article.

4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision taken under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

#### *Article XXI. Registration*

The Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article XXII. Multilateral Conventions*

In the event of the conclusion of a multilateral Convention or Agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such Convention or Agreement.

#### *Article XXIII. Entry into Force and Termination*

1. This Agreement shall apply provisionally on the date of signature and enter into force as soon as both Contracting Parties give written notification to each other by exchange of diplomatic notes that their respective constitutional requirements for definite entry into force have been fulfilled.

2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of this decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

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

4. Done in duplicate at Skopje this 2 day of March 1999, in the Spanish, Macedonian and English languages, each version being equally authentic.

In case of dispute the English version shall prevail.

For the Government of Spain:

JOSÉ CODERCH PLANAS

For the Macedonian Government:

BOBI SPIRKOVSKI

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF SPAIN AND THE MACEDONIAN GOVERNMENT

1. ROUTE SCHEDULE

1.a Spanish Route:

Points in Spain - intermediate points - Skopje - points beyond and vv.

1.b Macedonian Route:

Points in Macedonia - intermediate points - Madrid - points beyond and vv.

2. The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated in paragraphs 1.a and 1.b of this Annex, in whole or part of its services, provided that the route starts in the territory of the Contracting Party which has designated such airlines.

3. The intermediate points, to be operated without fifth freedom traffic rights, will be freely selected by the designated airlines.

4. The points beyond, will be determined by agreement between Aeronautical Authorities.

5. No fifth freedom traffic rights will be exercised neither on the intermediate points, nor on points beyond.

6. The airlines designated by either Contracting Party shall submit for approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, the frequencies and time-tables for the operations of the agreed air services, at least thirty (30) days prior to the start of the said operations.



[TRANSLATION -- TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA MACÉDOINE

Le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la Macédoine,

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

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre leurs deux pays et de poursuivre le plus largement possible la coopération internationale dans ce domaine,

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier. Définitions*

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord et à moins que celui-ci n'en dispose autrement, on entend par :

a) "Convention", la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et toute annexe adoptée en vertu de son article 90, ainsi que toute modification apportée aux annexes ou à cette convention conformément à ses articles 90 et 94 pour autant que ces annexes et modifications sont entrées en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiées par elles;

b) "autorités aéronautiques", dans le cas de l'Espagne, le ministère des finances (direction générale de l'aviation civile) et, dans le cas de la Macédoine, le ministère des transports et des communications (direction générale de l'aviation civile) ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organe dûment autorisé à exercer toute fonction liée au présent Accord et exercée par ces autorités;

c) "entreprise désignée", l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante désigne pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord et conformément aux dispositions de l'article III de celui-ci;

d) "territoire", "service aérien international" et "escales non commerciales", ce qu'entendent les articles 2 et 96 de la Convention;

e) "Accord", le présent Accord, son annexe et toute modification au présent Accord ou à son Annexe;

f) "routes spécifiées", les routes qui sont ou seront définies dans l'Annexe au présent Accord;

g) "services convenus", les services aériens internationaux qui, en vertu des dispositions du présent Accord, peuvent être établis sur les routes spécifiées;

h) "tarif", les prix fixés pour le transport des passagers, des bagages et du fret (à l'exception du courrier), y compris tout autre avantage supplémentaire important accordé ou fourni avec ce transport, ainsi que les commissions qui doivent être versées à l'occasion de la vente des billets et les transactions correspondantes pour le transport des marchandises.

Ce mot désigne également les conditions qui régissent l'application du prix du transport ou le paiement de la commission;

i) "capacité", au sujet d'un aéronef, sa disponibilité en sièges et/ou sa charge utile et, au sujet des services convenus, la capacité de l'aéronef utilisé pour ces services, multipliée par le nombre de vols de cet aéronef et leur fréquence pendant chaque saison sur une route ou sur un tronçon de route.

### *Article II. Droits d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits prévus dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante ont le droit de :

- a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) faire des escales non commerciales sur ce territoire;
- c) faire des escales sur le territoire de l'autre partie aux points qui sont spécifiés au tableau de routes de l'Annexe au présent Accord en vue d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, du fret ou du courrier, ensemble ou séparément, conformément aux dispositions de l'Annexe au présent Accord, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un Etat tiers;
- d) aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes des droits de cabotage à l'intérieur du territoire de l'autre partie.

### *Article III. Désignation des entreprises de transport aérien*

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées et substituer une autre entreprise à une entreprise désignée jusque là.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, délivre sans retard les autorisations d'exploitation appropriées aux entreprises désignées;

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger de toute entreprise désignée de l'autre partie la preuve qu'elle est en état de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et à juste titre à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante peut refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article II du présent Accord si elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et la direction effective de cette entreprise se

trouvent entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Toute entreprise ainsi désignée et autorisée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article VII du présent Accord soit en vigueur au sujet de ces services.

#### *Article IV. Révocation*

1. Chaque Partie contractante peut révoquer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article II du présent Accord qui sont accordés à l'entreprise désignée de l'autre partie ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'un des cas suivants :

a) Elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et la direction effective de cette entreprise sont largement dans les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé lesdits droits, ou

c) les services convenus ne sont pas exploités par l'entreprise aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit nécessaire de révoquer ou de suspendre immédiatement ces droits ou d'imposer immédiatement les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher toute nouvelle infraction aux lois et règlements, la Partie contractante intéressée consulte d'abord l'autre partie. Dans ce cas, les consultations commencent au plus tard soixante (60) jours à compter de la date à laquelle elles ont été demandées.

#### *Article V. Exemptions*

1. Les aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions ( y compris la nourriture, les boissons et le tabac) se trouvant normalement à leur bord sont exemptés de tous droits de douane et autres droits et taxes à l'entrée sur le territoire de l'autre partie à condition que ces équipements et réserves demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Sont aussi exemptés des mêmes droits et taxes, à l'exception des droits représentant la contrepartie d'une prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans les limites définies par les autorités de cette partie et destinées à être consommées à bord des aéronefs exploités en service international de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation d'aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées de l'autre partie;

c) Le carburant et les lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante même s'ils

doivent être consommés pendant la partie du voyage qui survole le territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

d) Les réserves de titres de transport imprimés, de connaissements et d'imprimés portant le sigle de l'entreprise ainsi que le matériel publicitaire courant distribué sans frais par les entreprises désignées.

Il peut être exigé que les articles visés aux alinéas a), b), c) et d) du présent paragraphe soient conservés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement normal des aéronefs de l'une des Parties contractantes et leurs articles et provisions de bord ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient exportés ou autrement écoulés conformément aux règlements douaniers.

4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ainsi que leurs bagages sont soumis tout au plus à des contrôles sommaires à moins qu'une plus grande rigueur ne soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'autres liées, par exemple, à la protection des brevets ou des marques commerciales ou à la lutte contre le trafic des drogues. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes d'entrée similaires.

#### *Article VI. Taxes d'aéroport*

Chacune des Parties contractantes impose ou permet que soient imposées des taxes ou redevances équitables et modérées pour l'utilisation des aéroports publics ainsi que des installations et des services d'assistance à la navigation qui dépendent d'elles, sous réserve que ces redevances ne soient pas supérieures à celles qui sont exigées de ses aéronefs nationaux exploités en service international analogue pour l'utilisation de ces aéroports et de ces services.

#### *Article VII. Tarifs*

1. Les tarifs que les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes appliquent au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie sont fixés à des niveaux modérés, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, notamment les coûts d'exploitation, les besoins des usagers, des marges bénéficiaires raisonnables et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés, si possible, d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises qui exploitent tout ou partie de la même route et, pour en convenir, les entreprises emploient autant que possible le mécanisme d'établissement des tarifs de l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur; A titre exceptionnel, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'un délai plus court.

4. Cette autorisation peut être donnée formellement. Si aucune des autorités aéronautiques ne manifeste son opposition dans les trente (30) jours qui suivent le dépôt de la demande, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés approuvés. Si le délai de soumission a été réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent décider de ramener à moins de trente (30) jours le délai prévu pour la notification de toute opposition.

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes s'opposent à des tarifs convenus conformément aux dispositions de ce paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent pas convenir d'un tarif qui leur est soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou arrêter un tarif comme prévu au paragraphe 5, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article XX du présent Accord.

7. Tout tarif arrêté conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à l'adoption d'un nouveau tarif. Toutefois, la validité des tarifs aériens peut être prorogée d'une durée maximale de douze (12) mois au delà de leur date initiale d'expiration.

#### *Article VIII. Personnel technique et commercial et bureaux*

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sur une base de réciprocité, à avoir sur le territoire de l'autre partie leurs bureaux et leurs représentants, ainsi que le personnel commercial, administratif et technique nécessaire à l'exploitation des services convenus.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent choisir d'employer du personnel qui leur est propre ou de recourir aux services de tout autre organisme, société ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre partie et autorisé à le faire sur ce territoire.

3. Les représentants et le personnel sont assujettis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante délivre d'une manière compatible avec ces lois et règlements, selon le principe de la réciprocité et dans les plus brefs délais possible, les permis de travail, visas de tourisme et autres documents analogues aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. S'il est nécessaire que du personnel entre ou séjourne sur le territoire de l'autre Partie contractante en cas d'urgence et temporairement, les permis, visas et documents requis par les lois et règlements de chaque Partie contractante sont délivrés promptement afin de ne pas retarder l'entrée de ce personnel sur le territoire concerné.

5. Les entreprises désignées peuvent choisir de fournir leurs propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les sous-traiter, en tout ou partie, à tout fournisseur autorisé de tels services.

Si les règlements applicables à la fourniture de services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante s'opposent à ce que les entreprises désignées fournissent elles-mêmes

tout ou partie de ces services ou les sous-traitent, les conditions dans lesquelles ces services sont fournis sont aussi favorables que celles qui s'appliquent en général aux autres entreprises de transport aérien.

6. Les activités visées au présent article sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article IX. Lois et règlements*

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou qui concernent l'exploitation des aéronefs pendant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre partie.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des membres d'équipage, des bagages, du courrier et du fret, ainsi que les règlements relatifs aux conditions d'entrée et de sortie du pays, à l'immigration, aux douanes et aux règlements sanitaires s'appliquent sur ce territoire aux activités des entreprises désignées de l'autre partie.

#### *Article X. Zones interdites*

Pour des raisons militaires ou de sécurité publique, chaque Partie contractante peut limiter ou interdire le survol de certaines zones de son territoire par les aéronefs appartenant aux entreprises désignées de l'autre partie à condition que ces limitations ou interdictions s'appliquent également aux aéronefs de ses propres entreprises désignées et des entreprises de transport aérien des autres pays qui exploitent des services internationaux réguliers.

#### *Article XI. Certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre partie pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être définies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre partie pour le survol de son propre territoire.

#### *Article XII. Sécurité*

1. Conformément à leurs droits et obligations de droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation que chacune a envers l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans que cela implique une limitation de caractère général de leurs droits et obligations de droit international, les Parties contractantes se conforment en particulier 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 saisie illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 qui complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Sur demande, les Parties contractantes se prêtent mutuellement toute l'assistance nécessaire pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites portant atteinte à 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 contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et énoncées dans les Annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions en matière de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire et les exploitants qui ont leur principal établissement ou résident en permanence sur leur territoire, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, se conforment auxdites dispositions en matière de sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient qu'elle peut exiger de ces exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les dispositions en matière de sécurité de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article auxquelles l'autre partie subordonne l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que la sortie de celui-ci. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, leurs effets personnels, les bagages, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Elle examine aussi avec bienveillance toute demande que lui fait l'autre partie pour qu'elle prenne spécialement des mesures de sécurité justifiées en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites contre la sécurité d'aéronefs, de leurs passagers ou de leur équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et sans risque à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante s'écarte des dispositions concernant la sécurité de l'aviation énoncées au présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander des consultations immédiates avec ses autorités aéronautiques.

#### *Article XIII. Sûreté de l'aviation*

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sûreté adoptées par l'autre Partie dans tout domaine qui concerne les équi-

pages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

2. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans de tels domaines, des normes de sûreté au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention de Chicago, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour suivre ces normes et ladite autre Partie prend des mesures correctrices appropriées. L'absence de telles mesures appropriées prises par l'autre Partie contractante dans les quinze jours ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu constitue un motif d'application des dispositions de l'article IV( Révocation) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur ce territoire, être examiné par des représentants autorisés de cette autre Partie qui montent à bord et inspectent l'extérieur de l'aéronef pour vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage ainsi que son état apparent et celui de son appareillage à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

4. Si une inspection ou une série d'inspections de cette nature

a) soit donne des raisons sérieuses de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date conformément à la Convention de Chicago,

b) soit donne des raisons sérieuses de penser que les normes de sûreté définies à cette date conformément à la Convention de Chicago ne sont pas appliquées ou respectées effectivement,

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention de Chicago, est libre de conclure que les conditions dans lesquelles les certificats ou licences concernant cet aéronef ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés ou bien les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de cette Convention.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef de cette entreprise ou de ces entreprises aux fins d'examen conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des raisons sérieuses du type visé au paragraphe 4 du présent article et d'en tirer les conclusions énoncées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à entreprise ou aux entreprises de l'autre Partie immédiatement si elle conclut d'une inspection visuelle, d'une série d'inspections visuelles, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments qu'il lui est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation aérienne.



7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions énoncées au paragraphe 2 ou au paragraphe 6 du présent article sont levées dès que les motifs pour lesquelles elles ont été prises ont disparu.

*Article XIV. Transfert des excédents de recettes*

1. Conformément aux principes de la réciprocité et de la non-discrimination à l'égard de toute autre entreprise de transport aérien exploitant le trafic international, les entreprises désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, directement ou par l'intermédiaire d'agents et dans quelque monnaie que ce soit conformément à la législation en vigueur de chacune des Parties contractantes.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de transférer du territoire de vente vers leur territoire national les excédents des recettes sur les dépenses obtenus sur le territoire de vente. Ce transfert net inclut les recettes des ventes effectuées directement ou par l'intermédiaire d'agents fournissant des services de transport aérien et des services auxiliaires ou complémentaires, ainsi que l'intérêt au taux commercial normal perçu sur le dépôt de ces recettes en attendant leur transfert.

3. Les transferts en question se font sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chaque Partie contractante.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante reçoivent en temps voulu l'autorisation appropriée d'effectuer ces transferts en monnaie librement convertible au taux de change officiel en vigueur à la date de la demande.

*Article XV. Fiscalité*

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exonère les entreprises désignées de l'autre partie de tous les impôts et redevances sur les bénéfices et les gains retirés de l'exploitation de services aériens sans préjudice du respect des obligations expressément énoncées dans la législation de chaque Partie contractante.

2. S'il existe entre les Parties contractantes un accord tendant à éviter la double imposition sur le revenu et le capital, ses dispositions sont d'application.

*Article XVI. Capacité*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes doivent avoir la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans des conditions équitables.

2. L'exploitation des services convenus sur toutes les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord vise essentiellement à assurer une capacité suffisante pour acheminer le trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.

3. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes doivent tenir compte des intérêts des entreprises désignées de l'autre

Partie afin de ne pas compromettre indûment les services fournis par celle-ci sur tout ou partie des mêmes routes.

4. Le droit des entreprises désignées d'une Partie contractante d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre partie le trafic international à destination ou en provenance de pays tiers, comme en disposent l'alinéa c) de l'article II du présent Accord et l'Annexe à celui-ci, a un caractère complémentaire et doit s'exercer conformément aux principes généraux du développement ordonné du trafic aérien international acceptés par les deux Parties contractantes et de manière que la capacité soit adaptée :

- a) aux besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination de ce trafic;
- b) aux exigences d'une exploitation économique de la route;
- c) aux besoins du trafic dans la zone que traversent les entreprises désignées.

#### *Article XVII. Statistiques*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les informations et statistiques relatives au trafic acheminé par les entreprises désignées de la première Partie dans le cadre des services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie en respectant les mêmes modalités d'établissement et de présentation des statistiques que celles qu'utilisent les entreprises désignées avec leurs autorités aéronautiques nationales. Toute donnée statistique supplémentaire relative au trafic que les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie est examinée conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes à la demande de l'une ou l'autre de celles-ci.

#### *Article XVIII. Consultations*

Dans un esprit de coopération étroite, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent de temps à autre afin d'assurer l'application du présent Accord et le respect de ses dispositions.

#### *Article XIX. Modifications*

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier certaines dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre partie. Ces consultations peuvent avoir lieu verbalement ou par correspondance et commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la demande. Toutes les modifications dont il est ainsi convenu entrent en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. L'Annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes confirmé par un échange de notes diplomatiques.

*Article XX. Règlement des différends*

1. Les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de régler par la négociation directe les différends que pourrait poser l'interprétation ou l'application du présent Accord.

2. Si le différend ne peut pas être réglé de cette façon, il peut être soumis à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes à un tribunal de trois arbitres dont les deux premiers sont nommés chacun par une partie et choisissent ensuite le troisième. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la réception, par la voie diplomatique, de la note demandant l'arbitrage. Le troisième arbitre est nommé dans les soixante (60) jours qui suivent la désignation du deuxième. Il doit être ressortissant d'un pays tiers, préside le tribunal et décide du lieu où celui-ci siège. Si les deux premiers arbitres ne sont pas désignés dans les délais spécifiés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires. Dans ce cas, le troisième arbitre, qui est obligatoirement ressortissant d'un pays tiers, préside le tribunal.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise par le président du tribunal conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Tant qu'une Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'autre partie peut limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège qu'elle lui a accordé en vertu du présent Accord.

5. Chaque Partie contractante prend en charge les dépenses et rémunérations de son arbitre; les rémunérations et dépenses du troisième arbitre et les frais d'arbitrage sont répartis également entre les Parties contractantes.

*Article XXI. Enregistrement*

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

*Article XXII. Conventions multilatérales*

Au cas où serait conclu une convention ou un accord multilatéral relatif au transport aérien auquel les deux Parties contractantes adhéreraient, le présent Accord sera modifié pour être conforme aux dispositions de cette convention ou de cet accord.

*Article XXIII. Entrée en vigueur et dénonciation*

1. Le présent Accord s'appliquera provisoirement à partir de la date de sa signature et entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit par échange de notes diplomatiques que les conditions constitutionnelles à cette entrée en vigueur sont remplies pour chacune d'elles.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord expire douze

(12) mois après la date à laquelle l'autre partie a reçu la notification à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

4. Fait à Skopje, le 2 mars 1999, en deux exemplaires, chacun en langues espagnole, macédonienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de différend, c'est le texte anglais qui l'emporte.

Pour le Gouvernement de l'Espagne :

JOSÉ CODERCH PLANAS

Pour le Gouvernement de la Macédoine :

BOBI SPIRKOVSKI

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA  
MACÉDOINE

1. TABLEAU DES ROUTES

1.a Route espagnole :

Points en Espagne - points intermédiaires - Skopje - points au-delà et inversement.

1.b Route macédonienne :

Points en Macédoine - points intermédiaires - Madrid - points au-delà et inversement.

2. Les entreprises désignées peuvent modifier ou omettre un ou plusieurs points ou changer l'ordre de ceux-ci sur les routes indiquées aux alinéas a et b du paragraphe 1 de l'Annexe dans le cas de tout ou partie de leurs services, à condition que la route commence sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

3. Les points intermédiaires qui doivent être exploités sans droits de trafic de cinquième liberté seront choisis librement par les entreprises désignées.

4. Les points au-delà seront déterminés par accord entre les autorités aéronautiques.

5. Les droits de trafic de cinquième liberté ne seront exercés ni aux points intermédiaires, ni en des points au-delà.

6. Les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante soumettront à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre partie les fréquences et les horaires d'exploitation des services aériens convenus trente (30) jours au moins avant le commencement de cette exploitation

