

No. 37541

**Spain
and
Croatia**

**Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and the Republic of Croatia
(with annex). Madrid, 21 July 1997**

Entry into force: *provisionally on 21 July 1997 by signature and definitively on 21 March
2001 by notification, in accordance with article XXI*

Authentic texts: *Croatian and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 30 May 2001*

**Espagne
et
Croatie**

**Accord relatif aux transports aériens entre le Royaume d'Espagne et la République
de Croatie (avec annexe). Madrid, 21 juillet 1997**

Entrée en vigueur : *provisoirement le 21 juillet 1997 par signature et définitivement le 21
mars 2001 par notification, conformément à l'article XXI*

Textes authentiques : *croate et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Espagne, 30 mai 2001*

[CROATIAN TEXT — TEXTE CROATE]

**SPORAZUM
O ZRAČNOM PROMETU
IZMEĐU
KRALJEVINE ŠPANJOLSKE
I
REPUBLIKE HRVATSKE**

Kraljevina Španjolska i Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu Ugovorne stranke).

Kao potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu raspoložive za potpis u Čikagu dana 7.12.1944.

U želji da unaprijede razvoj zračnog prometa između obje zemlje te potaknu u najvećoj mogućoj mjeri međunarodnu suradnju na tom polju.

Dogovorili su se kako slijedi:

**ČLANAK I
DEFINICIJE**

1. U svrhu tumačenja i primjene ovog Sporazuma, osim ako nije drugačije navedeno značenje u tekstu Sporazuma, pojedini izrazi imaju značenje:

- a) izraz *Konvencija* označava Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu raspoloživu za potpis u Čikagu dana 7.12.1944. i uključuje bilo koji Annex prihvaćen sukladno članku 90. iste Konvencije, bilo koju dopunu Annex-a ili same Konvencije sukladno članku 90. i 94. uz uvjet da ti Annex-i važeći ili su ratificirani od obje Ugovorne strane;
- b) izraz *Zrakoplovna vlast* označava, u slučaju Kraljevine Španjolske, Glavnu Direkciju Civilnog Zrakoplovstva (Ministarstvo razvoja), a u slučaju Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza ili, u oba slučaja, bilo koju osobu ili tijelo blagovremeno ovlašteno da obnaša bilo koju funkciju u svezi sa ovim Sporazumom koju provode gore navedene Vlasti;
- c) izraz *imenovani zračni prijevoznik* označava zrakoplovnog prijevoznika Ugovorne strane koji je određen da pruža dogovore usluge zrakoplovnog prijevoza na utvrđenim rutama koje su utvrđene u Annex-u ovog Sporazuma i u skladu sa člankom III ovog Sporazuma;
- d) izrazi *zračni promet*, *međunarodni zračni promet*, *zrakoplovni prijevoznik* i *zaustavljanja u neprometnim svrhama* imaju značenje kako je utvrđeno u članku 96. Konvencije;
- e) izraz *Sporazum* označava ovaj Sporazum, njegove Annex-e i dopune glede toga;
- f) izraz *utvrđene rute* označavaju već utvrđene rute ili one koje će biti utvrđene u Annex-u ovog Sporazuma;
- g) izraz *dogovorene usluge* označava međunarodne zrakoplovne usluge prijevoza koje se mogu pružati suglasno odredbama ovog Sporazuma na utvrđenim rutama;
- h) izraz *tarifa* označava cijene utvrđene za prijevoz putnika, prtljage i tereta (izuzev pošte), koje uključuju bilo koju dodatnu korist dodijeljenu ili osiguranu u svezi narečenog prijevoza kao i proviziju koju treba platiti u svezi sa prodajom karata te odgovarajućim poslovima vezanim za prijevoz robe. Ona također uključuje uvjete primjene cijene prijevoza te plaćanja provizije;

- f) izraz kapacitet označava, u odnosu na zrakoplov, broj raspoloživih sjedala i/ili mogućnost prijevoza roba na rečenom zrakoplovu i, u odnosu na dogovorene usluge, on označava kapacitet zrakoplova koji se koristi na rečenoj liniji pomnožen sa učestalošću letova koje rečeni zrakoplovi obavljaju tijekom svake sezone na jednoj rutii ili na jednom sektoru zračne rute.

ČLANAK II PRAVA OBNAŠANJA LINIJE

1. Svaka Ugovorna stranka daje drugoj Ugovornoj stranci prava utvrđena ovim Sporazumom u svrhu otvaranja redovitog međunarodnog zračnog prometa na rutama utvrđenim u Annex-u.
2. Zračni prijevoznici, koje je imenovala svaka Ugovorna stranka, će uživati, tijekom pružanja dogovorene usluge na utvrđenoj rutii, sljedeća prava:
 - a) da lete iznad teritorija druge Ugovorne stranke bez slijetanja;
 - b) da se zaustavljaju na gore navedenom teritoriju u neprometne svrhe;
 - c) da se zaustavljaju na gore navedenom teritoriju na točkama utvrđenim u planu letenja za taj pravac u Annex-u ovog Sporazuma u svrhu preuzimanja ili iskrcaja, u međunarodnom prometu, putnika, robe i pošte, zajednički ili odvojeno, u skladu sa odredbama Annex-om ovog Sporazuma, do ili sa teritorija druge Ugovorne stranke ili do ili sa teritorija neke druge države;
 - d) ništa u ovom Sporazumu se neće moći tumačiti na način da se imenovanim zračnim prijevoznicima jedne Ugovorne stranke daju prava kabotaže na teritoriju druge Ugovorne stranke.

ČLANAK III IMENOVANJE ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA

1. Svaka Ugovorna stranka će imati pravo imenovati pismenim putem jednog ili više zračnih prijevoznika u svrhu obnašanja dogovorenih zračnih usluga na utvrđenim pravcima te zamijeniti ranije imenovanog nekim drugim.
2. Po primitku takvog imenovanja, druga Ugovorna stranka će, prema odredbama stavaka 3 i 4 ovog članka, bez odgađanja dati imenovanim zračnim prijevoznicima odgovarajuće dozvole za obnašanje linije.
3. Zrakoplovna vlasti jedne Ugovorne stranke mogu zahtijevati od zračnog prijevoznika kojega je imenovala druga Ugovorna stranka da ju uvjari kako je sposoban udovoljiti uvjetima propisanim zakonima i propisima koji se obično i razumno primjenjuju na letenje u međunarodnom zračnom prometu od strane tih Vlasti i u skladu sa odredbama Konvencija.
4. Svaka Ugovorna stranka ima pravo odbiti dodjelu dozvola obnašanja zrakoplovne linije koja se spominje u stavku 2 ovog članka ili nametnuti takve uvjete koji joj se čine neophodnim za izvršenje od strane imenovanog zračnog prijevoznika, prava utvrđenih u članku II ovog Sporazuma kada rečena Ugovorna stranka nije uvjeren da se pretežno vlasništvo i stvarna kontrola tog zrakoplovnog prijevoznika nalaze u rukama Ugovorne stranke koja je imenovala zrakoplovnog prijevoznika ili njenih državljana.
5. Kada je zrakoplovni prijevoznik na gore navedeni način imenovan i ovlašten, on može u bilo koje doba započeti obnašanjem dogovorene linije, pod uvjetom da je u odnosu na tu liniju na snazi tarifa utvrđena u skladu sa odredbama članka VII ovog Sporazuma.

**ČLANAK IV
PONIŠTENJE**

1. Svaka Ugovorna stranka ima pravo opozvati operativnu ovlast ili privremeno obustaviti korištenje prava utvrđenih u članku II ovog Sporazuma dodijeljenih zračnom prijevozniku imenovanom od strane druge Ugovorne stranke, ili nametnuti takve uvjete koji joj se učine neophodnim za korištenje tih prava:
 - a) u bilo kojem slučaju kada nije uvjerena da pretažno vlasništvo i stvarna kontrola tog zrakoplovnog prijevoznika pripadaju Ugovornoj stranki koja je imenovala zrakoplovnog prijevoznika ili državljanina te Ugovorne stranke, ili
 - b) u slučaju propusta od strane zrakoplovnog prijevoznika da poštuje zakone i propise Ugovorne stranke koja daje ta prava, ili
 - c) u bilo kojem drugom slučaju kada taj zrakoplovni prijevoznik propusti obnašati ogovorenu liniju u skladu sa uvjetima propisanim ovim Sporazumom.
2. Ukoliko trenutno poništenje, privremena obustava ili nametanje uvjeta spomenutih u stavku 1 ovog članka nije neophodni kako bi se spriječio daljnje kršenje zakon ili propisa, takvo pravo će se koristiti jedino nakon konzultacija sa drugom Ugovornom strankom.

**ČLANAK V
IZUZEĆA**

1. Zrakoplovi koje na međunarodnim linijama upotrebljavaju zrakoplovni prijevoznici imenovani od strane bilo koje od Ugovornih stranaka, njihova redovita oprema, zalihe goriva i maziva i opće zalihe u takvom zrakoplovu (uključujući hranu, piće i duhan) biti će izuzeti svih carinskih davanja te sličnih pristojbi ili taksa po dolasku na teritorij druge Ugovorne stranke, pod uvjetom da takva oprema i zalihe ostanu u zrakoplovu do trenutka kada se ponovno izvezu.
2. Izuzeti od istih davanja i taksi, osim kada su u pitanju naknade za pružene usluge, biti će:
 - a) zalihe zrakoplova koje se ukrcaju na teritoriju bilo koje od Ugovornih stranaka, u granicama koje utvrdi Vlast navedene Ugovorne stranke, namijenjene korištenju u zrakoplovu koji leti na međunarodnoj zračnoj liniji druge Ugovorne stranke;
 - b) rezervni dijelovi unijeti na teritorij bilo koje od Ugovornih stranaka za održavanje i popravak zrakoplova koji imenovani zrakoplovni prijevoznici koriste na međunarodnoj zračnoj liniji druge Ugovorne stranke, i
 - c) gorivo i mazivo namijenjeno opskrbi zrakoplova koje imenovani zrakoplovni prijevoznici druge Ugovorne stranke koriste u međunarodnom zračnom prometu čak i kada se ono koristi na dijelu puta iznad teritorija Ugovorne stranke u kojoj su ukrcaji.
 - d) tiskani svežnjevi karata, tovami listovi te bilo koji tiskani materijal koji nosi na sebi znak tvrtke te uobičajeni reklamni materijal koje imenovani zrakoplovni prijevoznici dijele bez naknade.Od stavki koje se spominju pod gore navedenim slovima a), b), c) i d) može se zahtijevati da budu stavljene pod carinski nadzor ili kontrolu.
3. Redovita zrakoplovna oprema, kao i materijali i zalihe u zrakoplovima bilo koje od Ugovornih stranaka može se iskrcati na teritoriju druge Ugovorne stranke jedino uz odobrenje carinskih organa na tom teritoriju. U tom slučaju mogu se staviti pod nadzor gore navedenih organa sve dok se ne izvezu, ili se njome može raspolagati ne neki drugi način u skladu sa carinskim propisima.

4. Osim ukoliko se ne zahtjeva drugačije u sigurnosne svrhe, putnici u tranzitu kroz teritorij bilo koje Ugovorne stranke biti će podložni tek skraćenoj kontroli. Prtljaga i roba u direktnom tranzitu biti će izuzeti od carinskih davanja te ostalih sličnih taksi koje se ubiru na uvoz.

ČLANAK VI AERODROMSKE NAKNADE

Svaka od Ugovornih stranaka će nametnuti ili dopustiti da se nametnu očekivane i razumne naknade za korištenje javnih zračnih luka, sadržaja i navigacionih pomagala pod svojom upravom uz uvjet da navedene naknade ne smiju premašiti one naknade za korištenje navedena zračne luke i njezinih usluga nametnute vlastitim nacionalnim zrakoplovima a koji lete na sličnim međunarodnim linijama.

ČLANAK VII TARIFE

1. Tarife koje imenovani zrakoplovni prijevoznici jedne Ugovorne stranke naplaćuju za prijevoz do ili sa teritorija druge Ugovorne stranke utvrdit će se u razumnim granicama vodeći računa o svim relevantnim čimbenicima uključujući troškove leta, potrebe korisnika, razumnu dobil te tarife ostalih zračnih prijevoznika.
2. Tarife spomenute u stavku 1) ovog članka će, ukoliko je to moguće, imenovani zrakoplovni prijevoznici obje Ugovorne stranke međusobno dogovoriti nakon konzultacija sa ostalim zrakoplovnim prijevoznicima koji lete iznad čitavog ili dijelom tog pravca i takav sporazum će se, gdje god je to moguće, postići korištenjem postupaka IATA organizacije o izradi tarifa.
3. Tako dogovorene tarife će biti podnesene na odobrenje Zrakoplovnim vlastima obje Ugovorne stranke najmanja četrdesetpet (45) dana prije predloženog datuma njihovog uvođenja. U posebnim slučajevima taj se period može smanjiti ukoliko se navedene Vlasti tako dogovore.
4. Ovo odobrenje se može dati na izričit zahtjev. Ukoliko niti jedna Zrakoplovna vlast nije izrazila neslaganje u roku trideset (30) dana od datuma podnošenja, u skladu sa stavkom 3) ovog članka, ove će se tarife smatrati odobrenim. U slučaju da se rok za podnošenje smanji, o čemu govori stavak 3), Zrakoplovne vlasti se mogu dogovoriti da se rok podnošenja bilo kakvog neslaganja dostavi na kasnije od trideset (30) dana.
5. Ukoliko se glede tarifa ne postigne dogovor u skladu sa odredbama stavka 2) ovog članka, ili ukoliko u roku koji vrijedi sukladno stavku 4) ovog članka jedna Zrakoplovna vlast dostavi drugoj obavijest o svom neslaganju sa bilo kojom tarifom dogovorenom u skladu sa odredbama stavka 2), Zrakoplovne će vlasti dvije Ugovorne stranke pokušati tarifu utvrditi međusobnim dogovorom.
6. Ukoliko se Zrakoplovne vlasti ne uspiju dogovoriti o bilo kojoj tarifi koja im je podnesena u skladu sa stavkom 3) ovog članka ili oko utvrđivanja bilo koje tarife kako je navedena u stavku 5) ovog članka, spor će se riješiti u skladu sa odredbama članka XIX ovog Sporazuma.
7. Tarifa utvrđena u skladu sa odredbama ovog članka ostat će na snazi dok se ne utvrdi nova tarifa. Međutim, tarifa se može produžiti, nakon isteka svog prvobitnog roka važenja, za period od maksimalno dvanaest (12) mjeseci.

**ČLANAK VIII
TEHNIČKO I KOMERCIJALNO OSOBLJE I UREDI**

1. Imenovanim zrakoplovnim prijevoznicima svake Ugovorne stranke biti će dopušteno da, na temelju reciprociteta, na teritoriju druge Ugovorne stranke drže urede i zastupstva kao i svoje komercijalno, operativno i tehničko osoblje prema potrebama kod obnašanja dogovorenih usluga.
2. Zahtjev za osobljem može, ovisno o izboru imenovanih zrakoplovnih prijevoznika Ugovornih stranaka, biti zadovoljen bilo vlastitim osobljem ili korištenjem usluga bilo koje druge organizacije, poduzeća ili zrakoplovnog prijevoznika koji djeluju na teritoriju druge Ugovorne stranke ovlaštene za izvođenje takvih usluga na teritoriju te Ugovorne stranke.
3. Predstavnici i osoblje biti će podložni važećim zakonima i propisima druge Ugovorne stranke i, prema tim zakonima i propisima, svaka će Ugovorna stranka, na temelju reciprociteta i uz minimalno kašnjenje, predstavnicima i osoblju koji se spominju u stavku 1) ovog članka dodijeliti potrebne dozvole za zapošljavanje, posjetiteljske vize te ostale slične dokumente.
4. *Ukoliko bi posebne okolnosti zahtijevale ulazak ili boravak stručnog osoblja u slučaju nužde ili privremenoj osnovi, dozvole, vize i dokumente koji su potrebni prema zakonima i propisima svake Ugovorne stranke biti će promptno izdani na način da ne odlažu ulazak takvog osoblja u Državu na koju se to odnosi.*
5. Kada god to nacionalno zakonodavstvo omogućuje, svaki imenovani zrakoplovni prijevoznik imati će pravo organizirati vlastitu službu zemaljskog prihvata i otpreme na teritoriju druge Stranke ili ugovornim obvezama osigurati pružanje tih usluga, u cijelosti ili djelimično, po vlastitom izboru, sa bilo kojom od ovlaštenih tvrtki za pružanje takvih usluga. Gdje se i u vremenu primjene tih regula za pružanju usluga za prihvata i otpremu na teritoriji jedne Stranke sprečavaju ili ograničavaju bilo slobode u svezi ugovaranja tih usluga ili vlastitog organiziranja prihvata i otpreme, raspoloživi uvjeti za primjenu i pružanje takvih usluga biti će na isti način povlašteni kao i oni koji se primjenjuju na bilo koju drugu međunarodnu zrakoplovnu kompaniju.

**ČLANAK IX
ZAKONI I PROPISI**

1. Zakoni i propisi svake Ugovorne stranke koji reguliraju dolazak u ili odlazak sa vlastitog teritorija zrakoplova koji lete u međunarodnom zrakoplovnom prometu ili obavljaju letove unutar njezinog teritorija a u svezu sa međunarodnim prometom, primijeniti će se i na zrakoplove imenovanih zrakoplovnih prijevoznika druge Ugovorne stranke.
2. Zakoni i propisi koji reguliraju ulazak, boravak i odlazak putnika, posade, prtljage, pošte i robe preko teritorija bilo koje Ugovorne stranke kao i propisi koji se odnose na zahtjeve za ulazak i izlazak iz zemlje, useljenje, carinske i sanitarne propise će se primjenjivati na tom teritoriju također i na letove imenovanih zrakoplovnih prijevoznika druge Ugovorne stranke.

**ČLANAK X
ZABRANJENE ZONE**

U vojne svrhe i radi javne sigurnosti, svaka Ugovorna stranka ima pravo ograničiti ili zabraniti letove zrakoplova koji pripadaju zrakoplovnim prijevoznicima koje je imenovala druga Ugovorna stranka iznad određenih zona svog teritorija uz uvjet da se takva ograničenja i zabrane primjenjuju i na zrakoplove zrakoplovnih prijevoznika koje je imenovala prva Ugovorna stranka ili zrakoplovnih prijevoznika drugih država koje održavaju redoviti međunarodni zrakoplovni promet.

**ČLANAK XI
UVJERENJA I DOZVOLE**

1. Uvjerjenje o plovidbenosti, uvjerenje o osposobljenosti i dozvole izdane ili ovjerene od strane jedne Ugovorne stranke i kojima nije istekao rok važenja, druga će Ugovorna stranka priznati valjanima u svrhu obavljanja dogovorenih usluga na rutama navedenim u Annex-u ovog Sporazuma uz uvjet da su zahtjevi po kojima su takva uvjerenja i dozvole izdane i ovjerene jednake ili iznad minimalnih standarda koji su utvrđeni Konvencijom.
2. Svaka Ugovorna stranka, međutim, pridržava pravo da odbije priznati valjanost uvjerenja o osposobljenosti kao i dozvola izdanih vlastitim građanima od strane druge Ugovorne stranke a u svrhu preleta njihovog vlastitog teritorija.

**ČLANAK XII
SIGURNOST**

1. Dosljedno svojim pravima i obvezama po međunarodnom pravu, Ugovorne stranke naglašavaju da je njihova uzajamna obveza zaštite sigurnosti civilnog zrakoplovnog prometa od nezakonitog ometanja i sastavni je dio ovoga Sporazuma. Ne ograničavajući njihova prava i obveze prema međunarodnom pravu, Ugovorne stranke će naročito djelovati sukladno odredbama Konvencije o prijestupima i sličnim radnjama izvršenim u zrakoplovu, potpisanom u Tokiju dana 14. rujna 1963. Konvencije o suzbijanju nezakonitih otmica zrakoplova, potpisane u Hagu, 16. prosinca 1970. i Konvencije o suzbijanju nezakonitog djelovanja protiv sigurnosti civilnog zrakoplovnog prometa, potpisane u Montrealu, 23. rujna 1971., te Protokola o suzbijanju nezakonitog djelovanja nasiljem na zračnim lukama otvorenim za međunarodni civilni zrakoplovni promet, potpisane u Montrealu, 24. veljače 1988. a koji je dodatak Konvenciji za suzbijanje nezakonitih radnji protiv sigurnost civilnog zrakoplovnog prometa sastavljene u Montrealu 23. rujna 1971. godine.
2. Ugovorne stranke će na zahtjev osigurati svu potrebnu pomoć jedna drugoj kako bi se spriječila djela nezakonite otmice zrakoplova te ostale nezakonita djela usmjerena protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zračnih luka, zemaljske radio-navigacijske opreme za potrebe zrakoplovstva kao i bilo koju drugu prijetnju sigurnosti civilnom zrakoplovstvu.
3. Ugovorne stranke će, u svojim uzajamnim odnosima, djelovati u skladu sa odredbama ICAO-a o sigurnosti zračnog prometa koje su navedene u Annex-u Konvencije u obimu u kojoj su takve sigurnosne odredbe primjenjive na Ugovorne stranke; one moraju zahtijevati da korisnici zrakoplova u njihovom registru ili korisnici zrakoplova kojima je poslovno sjedište ili mjesto stalnog boravka na njihovom teritoriju kao i nosioci prava korištenja zračne luke na njihovom teritoriju djeluju sukladno odredbama za provođenje mjera zrakoplovne sigurnosti.
4. Svaka se Ugovorna stranka slaže da se od dotičnih korisnika zrakoplova smije zahtijevati da poštuju sigurnosne odredbe u zrakoplovstvu koje su navedene u gornjem stavku a koje zahtijeva druga Ugovorna stranka kod ulaska u, izlaska iz, ili tijekom boravka na teritoriju Ugovorne stranke. Svaka Ugovorna stranka će osigurati provođenje učinkovitih mjera na svojem teritoriju za zaštitu zrakoplova, nadzora i kontrole putnika, posada, ručne prtljage, prtljage, roba i zaliha zrakoplova prije i tijekom ukrcaja i punjenja. Svaka Ugovorna stranka će također dati podršku bilo kojem zahtjevu druge Ugovorne stranke za opravdanom primjenom posebnih mjera osiguranja kao odgovor na određenu prijetnju.
5. Kada dođe do incidenta, ili prijetnje otmicom civilnog zrakoplova, ili drugog nezakonitog djela protiv sigurnosti tih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zračnih luka, ili zemaljske radio-navigacijske opreme za potrebe zrakoplovstva, Ugovorne stranke će pomoći jedna drugoj olakšavajući komunikaciju i primjenom drugih mjera u svrhu sigurnog i žurnog završetka takvog incidenta ili prijetnje u svezi toga.

6. Ukoliko bi neka Ugovorna stranka imala problema obzirom na sigurnosne odredbe u zrakoplovstvu iz ovog članka, Zrakoplovna vlast bilo koje od Ugovornih stranaka može zatražiti hitne konzultacije sa Zrakoplovnom vlasti druge Ugovorne stranke.

ČLANAK XIII PRIJENOS VIŠKA PRIHODA

1. Na temelju reciprociteta i nediskriminacije u odnosu na bilo kojeg drugog zrakoplovnog prijevoznika koji je u međunarodni promet, zrakoplovni prijevoznici imenovani od Ugovornih stranaka biti će slobodni prodavati usluge u zrakoplovnom prometu na teritorijima obje Ugovorne stranke bilo direktno ili putem zastupnika i u bilo kojoj valuti sukladno prema zakonima koji su na snazi u svakoj Ugovornoj stranci.
2. Zrakoplovni prijevoznici svake Ugovorne stranke biti će slobodni prenijeti sa teritorija prodaje na svoj vlastiti teritorij višak, na teritoriju prodaje, prihoda u odnosu na rashode. Uključeni u takav čisti transfer biti će prihodi od prodaje, stečen direktno ili putem zastupnika, usluga zrakoplovnog prometa, te od pomoćnih ili dodatnih usluga te uobičajenih komercijalnih kamata stečenih na takvim prihodima dok pohranjeni čekaju prijenos.
3. Takve doznake će se moći poslati bez obzira na bilo kakvu pravnu obvezu koja je na snazi na teritoriju bilo koje Ugovorne stranke.
4. Zrakoplovnim prijevoznicima koje imenuju Ugovorne stranke će biti dodijeljene odgovarajuće ovlasti kako bi se takve doznake posale pravovremeno u konvertibilnoj valuti po službenom tečajnom kursu koji je na snazi u vrijeme dostavljanja zahtjeva.

ČLANAK XIV POREZNI SUSTAV

Svaka Ugovorna stranka izuzima imenovane zrakoplovne prijevoznike druge Ugovorne stranke, na uzajamnoj osnovi, plaćanja bilo kakvih taksa i naknada na dobit ili zaradu koju je stekla pružanjem zrakoplovnih usluga prijevoza, a ne prejudicirajući formalne obveze propisane i pravno utvrđenim od strane svake Ugovorne stranke.

Tamo gdje postoji između Ugovornih stranaka poseban sporazum o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja i taksi u odnosu na dobit i prihode, odredbe tog sporazuma će se primjeniti.

ČLANAK XV KAPACITET

1. Za imenovane zrakoplovne prijevoznike Ugovornih stranaka mora postojati jednaka i ravnopravna mogućnost pružanja usluga zrakoplovnog prijevoza na određenim rutama.
2. Dogovorena zrakoplovna usluga na bilo kojoj od ruta zacrtanih u Annex-u ovog Sporazuma imat će kao prvenstveni cilj osiguranje kapaciteta primjerenog potrebama prijevoza koji započinje u ili završava na teritoriju Ugovorne stranke koja je zrakoplovne prijevoznike imenovala.
3. Pri pružanju dogovorene zrakoplovne usluge imenovani zrakoplovni prijevoznici svake Ugovorne stranke uzet će u obzir interese imenovanih zrakoplovnih prijevoznika Ugovorne stranke kako ne bi nepodno utjecali na zrakoplovnu liniju koju potomji obnaša na cijelim ili dijelu istih ruta.

4. Pravo zrakoplovnih prijevoznika koje imenuje jedna Ugovorna stranka da ukrca ili iskrcu na teritoriju Ugovorne stranke međunarodni promet koji započinje u ili završava u nekim drugim zemljama a prema odredbama članka II c) ovog Sporazuma i njegovog Annex-a mora biti nadopunjujuće i mora se koristiti u skladu sa općim načelima urednog odvijanja međunarodnog zrakoplovnog prometa koje prihvataju obje Ugovorne stranke te pod uvjetima u kojima kapacitet treba odgovarati:
 - a) zahtjevima za prometom između zemlje početka putovanja i zemalja završetka takvog putovanja;
 - b) zahtjevima za dohodovnim obnašanjem zrakoplovne usluge na ruti;
 - c) prometnim zahtjevima područja kojima imenovani zrakoplovni prijevoznik prolazi.
5. Zrakoplovni prijevoznici koje jedna Ugovorna stranka imenuje mora Zrakoplovnoj vlasti druge Ugovorne stranke dojaviti svoje planove prometa najmanje trideset (30) dana prije početka pružanja zrakoplovnih usluga. Planovi letenja moraju uključiti posebice vremena polijetanja i slijetanja, frekvenciju, te tipove zrakoplova koji će biti u uporabi. Također je potrebno dojaviti svaku izmjenu plana letenja.

ČLANAK XVI STATISTIČKI PODACI

Zrakoplovna vlast bilo koje od Ugovornih stranaka će Zrakoplovnoj vlasti druge Ugovorne stranke, na njezin zahtjev, dostaviti informacije i statističke podatke koji se odnose na punjenje koje zabilježe zrakoplovni prijevoznici imenovani od strane jedne Ugovorne stranke na dogovorenoj liniji do ili sa teritorija druge Ugovorne stranke na isti način na koji su pripremljeni od strane imenovanih zrakoplovnih prijevoznika i dostavljeni njihovoj nacionalnoj Zrakoplovnoj vlasti. Bilo koji dodatni statistički podaci koji se odnose na promet a koje Zrakoplovna vlast jedne Ugovorne stranke može zatražiti od Zrakoplovne vlasti druge Ugovorne stranke biti će predmetom razmatranja između Zrakoplovnih vlasti obje Ugovorne stranke na zahtjev bilo koje Stranke.

ČLANAK XVII KONZULTACIJE

U duhu bliske suradnje Zrakoplovne vlasti Ugovornih stranaka će se s vremena na vrijeme savjetovati jedna s drugom u cilju osiguranja primjene i zadovoljavajućeg udovoljavanja odredbama ovog Sporazuma.

ČLANAK XVIII IZMJENE

1. Ukoliko bilo koja od Ugovornih stranaka utvrdi poželjnom izmjenu bilo koje odredbe ovog Sporazuma, ona može zatražiti konzultacije sa drugom Ugovornom strankom. Takve konzultacije mogu biti između Zrakoplovnih vlasti te se mogu voditi posredstvom diskusije ili dopisivanjem i moraju započeti u roku šezdeset (60) dana od datuma dostave zahtjeva. Sve tako dogovorene izmjene će stupiti na snagu kada budu potvrđene razmjenom diplomatskih nota.
2. Izmjene Annex-a ovog Sporazuma mogu se načiniti neposrednim dogovorom između nadležnih Zrakoplovnih vlasti Ugovornih stranaka te potvrditi razmjenom diplomatskih nota.

3. Ovaj Sporazum će se izmijeniti kako bi udovoljilo bilo kojem multilateralnom sporazumu koji može postati obvezujući za obje Ugovorne stranke.

ČLANAK XIX RJEŠAVANJE SPOROVA

1. Ukoliko između Ugovornih stranaka dođe do spora u svezi sa tumačenjem ili primjenom ovog Sporazuma, Ugovorne stranke će u prvom redu taj spor pokušati riješiti neposrednim pregovornim.
2. Ukoliko se Ugovorne stranke ne uspiju dogovoriti pregovornim, spor se može, na zahtjev bilo koje od Ugovornih stranaka, podnijeti na rješanje arbitražnom sudu od tri arbitražna suca, od kojih će jednog imenovati svaka Ugovorna stranka a trećega će postaviti dva tako imenovana suca. Svaka Ugovorna stranka će imenovati arbitražnog suca u roku šezdeset (60) dana od datuma primitka, od strane bilo koje od Ugovornih stranaka od druge Ugovorne stranke, dojave putem diplomatskih kanala u kojoj se traži arbitraža po pitanju spora. Treći arbitražni sudac biti će imenovan unutar daljnjeg perioda od šezdeset (60) dana računajući od datuma imenovanja drugog arbitražnog suca. Treći arbitražni sudac mora biti građanin druge države te će djelovati kao predsjednik suda i on će utvrditi mjesto održavanja arbitraže. Ukoliko bilo koja od Ugovornih stranaka ne imenuje arbitražnog suca u spomenutom roku predsjednik Savjeta ICAO-a može biti pozvan od bilo koje Ugovorne stranke da imenuje arbitražnog suca ili arbitražne suce, već kako je slučaj. U tom slučaju treći arbitražni sudac mora biti građanin treće države i obnašati će dužnost predsjednika suda.
3. Ugovorne stranke se obvezuju poštovati bilo koju odluku donesenu od predsjednik Suda određenog prema stavku 2 ovog članka.
4. Ukoliko bilo koja od Ugovornih stranaka ili imenovani zrakoplovni prijevoznici bilo koje Ugovorne stranke ne postupe sukladno odluci donesenoj sukladno stavku 2 ovog članka, druga Ugovorna stranka može ograničiti, privremeno obustaviti ili povući bilo koja prava ili povlastice koje je dodjelila temeljem ovog Sporazuma Ugovornoj stranci koja ne ispunjava svoja obveze.
5. Svaka Ugovorna stranka mora platiti troškove arbitražnog suca kojega je imenovala. Preostale troškove arbitražnog suda Ugovorne će stranke dijeliti ravnopravno.

ČLANAK XX REGISTRACIJA

Sporazum, uključujući i bilo koje dopune glede toga, mora biti registriran kod ICAO-a.

ČLANAK XXI STUPANJE NA SNAGU I OTKAZIVANJE

1. Ovaj Sporazum primjenjivat će se uvjetno datumom potpisivanja i definitivno će stupiti na snagu čim obje Ugovorne stranke dostave jedna drugoj pismene dojave razmjernom diplomatskih nota o tome da su ispunjene njihove ustavne pretpostavke za definitivno stupanje na snagu.
2. Bilo koja od Ugovornih stranaka može u bilo koja doba drugoj Ugovornoj stranci dostaviti odluku o otkazivanju ovog Sporazuma. Takva obavijest mora biti istovremeno dostavljena ICAO-u. U tom slučaju Sporazum se poništava dvanaest (12) mjeseci nakon datuma primitka odluke od strane druge Ugovorne stranke, osim ukoliko se odluka o otkazivanju sporazuma ne povuče uzajamnim dogovorom prije isteka tog perioda. U slučaju da druga Ugovorna stranka

propusti potvrditi primitak odluke o otkazivanju, smatrat će se da je obavijest primljena četrnaest (14) dana nakon primitka iste od strane ICAO-a.

3. Nakon što sadašnji Sporazum stupi na snagu, prestat će važiti Sporazum o zračnom prometu potpisan između Kraljevine Španjolske i bivše Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, koji je potpisan u Beogradu dana 11. travnja 1979. glede odnosa između Kraljevine Španjolske i Republike Hrvatske.

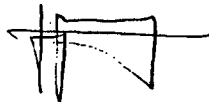
4. U potvrdu toga, opunomoćanici su potpisali ovaj Sporazum.

5. Sastavljeno u duplikatu u MADRIDU dana 21. SRPNJA 1988 na španjolskom i hrvatskom jeziku pri čemu su oba teksta jednako autentična.

ZA KRALJEVINU ŠPANJOLSKU



ZA REPUBLIKU HRVATSKU



ANNEX

Sporazumu o zračnom prometu između Kraljevine Španjolske i Republike Hrvatske.

1. LINJSKA RUTA

1.a ŠPANJOLSKA RUTA:

Točke u Španjolskoj sa međuslijetanjima - Zagreb i neka druga točka u Hrvatskoj slobodno odabrana - točke iza i v.v.

1.b HRVATSKA RUTA:

Točke u Hrvatskoj sa međuslijetanjima - Madrid i neka druga točka u Španjolskoj koja je slobodno odabrana - točke iza i v.v.

2. imenovani zrakoplovni prijevoznici mogu izmijeniti redoslijed ili ispustiti jednu ili više točaka na rutama naznačenim u stavcima 1.a i 1.b ovog Annex-a u cijelosti ili djelimično u pružanju zrakoplovne usluge uz uvjet da ruta započinje na teritoriju Ugovorne stranke koja je imenovala dotične zrakoplovne prijevoznike.
3. imenovani zrakoplovni prijevoznici jedne Ugovorne stranke smiju se na istoj ruti zaustaviti samo u jednoj jednoj točki smještenoj na teritoriju druge Ugovorne stranke.
4. Točke međuslijetanja, koje će se upotrebljavati bez prava korištenja Pete slobode, imenovani zrakoplovni prijevoznici će slobodno odabrati.
5. Daljne točke iza, sporazumno će se utvrditi između Zrakoplovnih vlasti.
6. Korištenje prava Pete slobode neće se moći koristiti na točkama međuslijetanja niti na daljnjim točkama iza.
7. Dogovorene zrakoplovne usluge imenovani zrakoplovni prijevoznici obje Stranke smiju pružati na temelju zajedničkog broja leta - uključujući broj leta sa međuslijetanjima na kojima se mijenja zrakoplov - sa zrakoplovnim prijevoznikom/prijevoznicima treće zemlje koji je/su posjeduju odgovarajuća prava.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE ROYAUME
D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE

Le Royaume d'Espagne et la République de Croatie;

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

Désirant promouvoir le développement des transports aériens entre les deux pays et de poursuivre, dans la mesure du possible, la coopération internationale dans ce domaine;

Sont convenus de ce qui suit:

Article I. Définitions

1. Aux effets de l'interprétation et de l'application du présent Accord et à moins qu'il n'en soit disposé autrement dans celui-ci:

a) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe approuvée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention, toute modification des Annexes ou de la Convention en vertu des Article 90 et 94, dans la mesure où lesdites Annexes et modifications sont en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiées par elles;

b) L'expression "Autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne le Royaume d'Espagne, la Direction générale d'aviation civile (Ministère des Transports) et, en ce qui concerne la République de Croatie, le Ministère des Affaires maritimes, des transports et des communications ou dans les deux cas, les personnes ou organismes dûment habilités à assumer les fonctions prévues dans le présent Accord exercées par lesdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" signifie l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante a désigné pour exploiter les services convenus dans les routes spécifiées selon ce qui est établi dans l'annexe du présent Accord et conformément à l'Article III de ce dernier;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" auront la signification figurant à l'Article 96 de la Convention;

e) Le terme "Accord" signifie le présent Accord, son annexe et les amendements à ceux-ci.

f) L'expression "routes spécifiées" signifie les routes établies ou qui seront établies dans l'annexe du présent Accord;

g) L'expression "services convenus" désigne les services aériens internationaux qui peuvent être exploités conformément aux dispositions du présent Accord pour les routes spécifiées;

h) Le terme "tarifs" désigne les prix établis pour le transport de passagers, d'équipages et de marchandises (à l'exception du courrier), y compris tout autre service additionnel sig-

nificatif octroyé ou offert conjointement avec ce transport, ainsi que la commission à payer avec la vente de billets et avec les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il comprend aussi les conditions pour l'application du prix du transport ou pour le paiement de la commission;

i) Le terme "capacité" désigne, en ce qui concerne un aéronef, la disponibilité en sièges et/ou fret dudit aéronef et, en ce que concerne les services convenus, on entendra par là la capacité de l'aéronef ou des aéronefs utilisés pour lesdits services, multipliée par le nombre de fréquences réalisées par lesdits aéronefs pendant chaque saison sur une route ou une section de route.

Article II. Droits opérationnels

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement des services aériens réguliers internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe de celui-ci.

2. Les entreprises aériennes désignées par chaque Partie contractante bénéficient, tant qu'elles exploitent un service convenu sur une route spécifiée, des droits suivants:

a) Survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;

c) Faire des escales dans les points dudit territoire spécifiés dans le tableau des routes qui fait partie de l'Annexe du présent Accord pour embarquer ou débarquer des passagers, du fret et du courrier, conjointement ou séparément, conformément aux dispositions de l'Annexe du présent Accord, en trafic aérien international originaire ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou originaire ou à destination du territoire d'un autre Etat;

d) Aucune stipulation du présent Accord ne pourra être interprétée dans le sens de conférer aux entreprises aériennes désignées d'une Partie contractante, des droits de cabotage dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article III. Désignation des entreprises aériennes

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par écrit, une ou plusieurs entreprises aériennes pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées ainsi que de substituer une entreprise désignée au préalable par une autre.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder, sans délai, aux entreprises aériennes désignées, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux par les lois et règlements, normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'Article II du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise aérienne ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsqu'une entreprise aérienne a été désignée et autorisée de cette manière, elle peut commencer, à tout moment, l'exploitation des services convenus, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article VII du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ces services.

Article IV. Révocations

I. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation accordée à l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits spécifiés à l'Article II du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle considère nécessaires pour l'exercice desdits droits lorsque:

a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise aérienne ou à des ressortissants de ladite Partie contractante.

b) cette entreprise n'est pas conforme aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) cette entreprise cesse, pour un autre motif, d'exploiter les services convenus dans les conditions établies par le présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions prescrites au paragraphe 1 de cet Article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne pourra être exercé qu'après avoir consulté l'autre Partie contractante.

Article V. Exonérations

1. Les aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, leurs carburants et lubrifiants, et provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, et autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits ou taxes, à l'exception des droits correspondant aux services réalisés:

a) les provisions de l'aéronef embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, destinées à la consommation à bord des aéronefs assurant un service international de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante;

c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par les entreprises de transport aériens désignées de l'autre Partie contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués;

d) les stocks de billets imprimés, de connaissements aériens, tout matériel imprimé qui porte l'emblème de la compagnie et le matériel publicitaire habituel qui est distribué gratuitement par lesdites entreprises de transport aérien désignées;

Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits énumérés aux alinéas a, b, c et d.

3. Les équipements normaux des aéronefs, ainsi que les produits et approvisionnements à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne pourront pas être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ces cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une destination autorisée par les règlements douaniers.

4. Sauf si cela était nécessaire pour des raisons de sécurité, les passagers en transit à travers le territoire de l'une des Parties contractantes seront soumis à un contrôle simple. Le bagage et la charge en transit direct seront exempts des droits douaniers et d'autres droits similaires exigibles à l'importation.

Article VI. Taxes d'aéroport

Chaque Partie contractante imposera ou permettra que l'on impose des taxes ou tarifs justes et raisonnables pour l'usage des aéroports publics, des installations et des services d'aide à la navigation sous son contrôle, à condition que ces tarifs ne soient pas supérieurs à ceux imposés à ses aéronefs nationaux destinés à des services internationaux similaires pour l'usage desdits aéroports et services.

Article VII. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, des nécessités des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article sont, si possible, convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Cette approbation peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des Autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente jours (30) à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent Article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans les cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5. Quand un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article ou quand, dans les délais mentionnés au paragraphe 4 du présent Article, une Autorité aéronautique fait connaître à l'autre son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent Article ou sur la détermination d'un tarif conformément au paragraphe 5 du présent Article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'Article XIX du présent accord.

7. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent Article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Toutefois, les tarifs aériens pourront être prorogés après leur date d'échéance prévue initialement pour une période non supérieure à douze mois (12).

Article VIII. Personnel technique et commercial et bureaux

1. Les entreprises aériennes désignées de chaque Partie contractante pourront avoir, sur une base de réciprocité, sur le territoire de l'autre Partie contractante, leurs bureaux et représentants ainsi que le personnel commercial, technique et d'opérations nécessaire pour l'exploitation des services convenus.

2. Ces nécessités de personnel peuvent, sur demande des entreprises aériennes désignées de chaque Partie contractante, être satisfaites soit par leur propre personnel soit moyennant les services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise aérienne qui prête ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui est autorisée à prêter lesdits services sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante, et conformément à ces lois et règlements, chaque Partie contractante devra octroyer, sur une base de réciprocité et dans les meilleurs délais, les autorisations de travail, les visas de visiteur ou autres documents similaires, aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article.

4. Quand, pour des circonstances spéciales, l'entrée ou le séjour de personnel de service à caractère temporaire et urgent est nécessaire, les permis, visas et documents requis par les

lois et règlements de chaque Partie contractante seront délivrés rapidement pour ne pas retarder l'entrée du personnel dans l'Etat en question.

5. A condition que la législation nationale le permette, chaque entreprise aérienne désignée a le droit de prêter ses propres services d'assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie soit de sous-louer lesdits services, totalement ou partiellement, selon leur choix, auprès des fournisseurs autorisés pour la prestation desdits services. Dans les cas où les normes applicables à la prestation des services d'assistance sur le territoire de l'une des Parties empêche ou limite la liberté de louer ces services ou pour que la Partie concernée les prête, les conditions pour la prestation de ceux-ci seront aussi favorables que celles qui s'appliquent à toute autre entreprise de transport aérien international.

Article IX. Lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation des aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements qui régissent sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entrée, le séjour, ou la sortie de passagers, d'équipages, de bagages, de courrier et de cargaison ainsi que les règlements relatifs aux conditions d'entrée et de sortie du pays, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant de règlements sanitaires s'appliqueront également sur ledit territoire aux opérations des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

Article X. Zones interdites

Pour des raisons militaires ou de sécurité publique, chaque Partie contractante pourra restreindre ou interdire les vols des aéronefs appartenant aux entreprises aériennes désignées de l'autre Partie contractante sur certaines zones de son territoire, à condition que ces restrictions ou interdictions s'appliquent aussi aux aéronefs des entreprises aériennes désignées de la première Partie contractante ou aux entreprises aériennes des autres Etats qui exploitent des services aériens internationaux réguliers.

Article XI. Certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité aérienne, les brevets d'aptitudes et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord, à condition toutefois que les conditions sous lesquelles ces brevets ou licences ont été délivrés soient équivalentes ou supérieures aux normes minima qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître valables, aux fins de survol de son propre territoire, les titres et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article XII. Sécurité

1. Conformément aux droits et obligations que le droit international leur impose, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'interférence illégale fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront, en particulier, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention sur la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le Protocole pour la répression d'actes illicites commis dans les aéroports qui prêtent service à l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 février 1988, complémentaire de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour empêcher les actes de kidnapping illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne et toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agiront, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions sur la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes de la Convention, dans la mesure où ces dispositions sur la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; celles-ci exigeront que les exploitants d'aéronefs de leur nationalité ou les exploitants d'aéronefs qui ont leur bureau principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et les exploitants d'aéroports sis sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions sur la sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante décide à quel point elle peut exiger auxdits exploitants d'aéronefs de respecter les dispositions en matière de sécurité de l'aviation auxquelles se réfère le paragraphe antérieur, exigées par l'autre Partie contractante pour leur entrée, sortie, ou séjour sur le territoire de ladite Partie contractante. Chaque Partie contractante s'assure que l'on applique effectivement sur son territoire des mesures adéquates pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les effets personnels, les bagages, la cargaison et les fournitures des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes est également disposée favorablement quant à toute demande de l'autre Partie contractante en vue de l'adoption de mesures spéciales de sécurité raisonnables afin de répondre à une menace déterminée.

5. Quand un incident ou une menace d'incident de kidnapping illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation se produisent, les Parties contractantes s'assisteront mutuellement en facilitant les communications et autres mesures appropriées pour mettre fin, de façon rapide et sûre, à cet incident ou menace.

6. Au cas où l'une des Parties contractantes aurait des difficultés relatives aux dispositions sur la sécurité de l'aviation contenues dans le présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article XIII. Transfert d'excédents de recettes

1. Sur une base de réciprocité et de non discrimination concernant toute autre entreprise aérienne qui opère en trafic international, les entreprises aériennes désignées des Parties contractantes sont libres de vendre des services de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents, et en toute monnaie, conformément à la législation en vigueur dans chacune des Parties contractantes.

2. Les entreprises aériennes de chacune des Parties contractantes sont libres de transférer depuis le territoire de vente à leur territoire, les excédents des recettes sur les dépenses réalisées, obtenues sur le territoire de la vente. Dans ce transfert net, on inclura les recettes pour les ventes, réalisées directement ou par l'intermédiaire d'un agent, des services de transport aérien et des services auxiliaires ou complémentaires, ainsi que l'intérêt commercial normal obtenu de ces recettes pendant qu'elles étaient en dépôt en attendant le transfert.

3. Lesdites transferts seront réalisés sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

4. Les entreprises aériennes désignées des Parties contractantes recevront l'autorisation correspondante pour que lesdits transferts puissent être réalisés dans les délais réglementaires, en monnaie librement convertible, au taux de change officiel en vigueur à la date de la demande.

Article XIV. Régime fiscal

Chaque Partie contractante accordera aux entreprises aériennes désignées de l'autre Partie contractante, sur une base de réciprocité, l'exemption de tous les impôts et droits sur les bénéfices ou les revenus qui soient dérivés de l'exploitation des services aériens, sans préjudice des obligations formelles établies légalement par chaque Partie contractante.

Dans les cas où un accord spécial serait en vigueur entre les Parties contractantes pour éviter les doubles impositions en ce qui concerne les impôts sur les bénéfices et les revenus, les dispositions dudit accord prévaudront.

Article XV. Capacité

1. Les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties contractantes bénéficieront d'une opportunité juste et équitable pour l'exploitation des services convenus dans les routes spécifiées.

2. Les services convenus dans chacune des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord auront pour objectif primordial la mise en oeuvre d'une capacité adéquate pour le transport du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises aériennes.

3. Les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties contractantes devront prendre en considération, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières réalisent en partie ou totalement dans les mêmes routes.

4. Le droit des entreprises aériennes désignées par une Partie contractante d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante du trafic international en provenance ou à destination de pays tiers, conformément à ce qui est établi à l'Article II c) et dans l'Annexe du présent Accord, aura un caractère complémentaire et sera exercé conformément aux principes généraux du développement ordonné du trafic international, acceptés par les deux Parties contractantes, et de telle façon 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 besoins d'une exploitation économique de la route;
- c) aux besoins du trafic dans le secteur que traverse l'entreprise aérienne désignée.

5. Les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties contractantes notifieront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leurs programmes en matière de trafic au moins trente (30) jours avant de commencer l'exploitation. Les programmes couvriront, en particulier, les horaires, la fréquence des services et les catégories d'aéronefs qui seront utilisés. Elles notifieront également toute modification postérieure du programme de trafic aérien.

Article XVI. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante devront fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les informations et statistiques relatives au trafic transporté par les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties sur les services convenus en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, telle qu'elles ont été élaborées et présentées par les entreprises aériennes désignées à leurs autorités aéronautiques nationales. Toutes données statistiques additionnelles relatives au trafic que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante demanderaient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante feront l'objet de conversations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, sur demande de l'une quelconque d'entre elles.

Article XVII. Consultations

Des consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, dans un esprit d'étroite collaboration, afin d'assurer l'application et la réalisation satisfaisante des dispositions de cet Accord.

Article XVIII. Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes considère nécessaire de modifier quelque disposition du présent Accord, elle pourra demander la tenue de consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques,

verbalement ou par correspondance, et commenceront dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de la demande. Toutes les modifications ainsi convenues entreront en vigueur quand elles auront été confirmées moyennant échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications à l'annexe de cet Accord, pourront se traiter directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et être confirmées par échange de notes diplomatiques.

3. Le présent Accord sera modifié pour être en harmonie avec toute convention multilatérale qui serait contraignante pour les deux Parties contractantes.

Article XIX. Règlement des différends

1. Au cas où un différend surgissait entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, celles-ci feront leur possible, d'abord, pour le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra être soumis, à la demande de l'une des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres nommés. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans le délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception, par l'une des Parties contractantes, par la voie diplomatique, d'une demande d'arbitrage du différend. Le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante (60) jours à compter à partir de la désignation du second arbitre. Ce troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de président du tribunal et décidera le lieu où aura lieu l'arbitrage. Si l'une quelconque des Parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans la période spécifiée, n'importe laquelle des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de nommer un ou des arbitres, selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et assumera la présidence du tribunal.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue par le président du tribunal en application du paragraphe 2 du présent Article.

4. Au cas où l'une des Parties contractantes ou les entreprises aériennes désignées par l'une d'entre elles ne respecteraient pas la décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article et tant que ce non respect durera, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer n'importe quel droit ou privilège qu'elle aurait accordé à la première Partie contractante en vertu du présent Accord.

5. Chaque Partie contractante assumera les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal d'arbitrage seront assumés à parts égales par les Parties contractantes.

Article XX. Enregistrement

Le présent Accord et ses modifications seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour être enregistrés.

Article XXI. Entrée en vigueur et dénonciation

1. Le présent Accord sera appliqué provisoirement à partir du moment de sa signature et entrera en vigueur définitivement dès que les deux Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par écrit, moyennant échange de notes diplomatiques, la réalisation de leurs formalités constitutionnelles respectives pour l'entrée en vigueur définitive.

2. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas l'Accord expirera douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée, d'un commun accord, avant la fin de cette période. Si la Partie contractante n'accusait pas réception de ladite notification, celle-ci sera considérée reçue quatorze (14) jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Après l'entrée en vigueur du présent Accord, celui-ci remplacera, en ce qui concerne les relations entre le Royaume d'Espagne et la République de Croatie, l'Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et l'ex-République fédérative socialiste de Yougoslavie, signé à Belgrade le 11 avril 1979.

4. En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, signent le présent Accord.

5. Fait en double exemplaire à Madrid, le 21 juillet 1997, en espagnol et en croate, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume d'Espagne:

LUIS F. FERNÁNDEZ DE LA PEÑA
Ambassadeur d'Espagne à Zagreb

Pour la République de Croatie:

SERGEJ MORSAN
Ambassadeur de la République de Croatie en Espagne

ANNEXE DE L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE
ROYAUME D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE

1. Tableau de Routes

1.a Pour l'Espagne

Points en Espagne - points intermédiaires - Zagreb et autre point en Croatie, choisi librement - points au-delà et vice-versa.

1.b Pour la Croatie

Points en Croatie - points intermédiaires - Madrid et autre point en Espagne, librement choisi - points au-delà et vice-versa.

2. Les compagnies aériennes désignées pourront modifier l'ordre ou omettre un ou plusieurs points sur les routes indiquées aux paragraphes 1.a et 1.b de la présente Annexe, sur tout ou une partie de leurs services, à condition que le point de départ de ladite route se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ces compagnies aériennes.

3. Les entreprises aériennes désignées par l'une des Parties contractantes ne pourront effectuer une escale lors d'un même service qu'à un seul point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Les points intermédiaires qui seront exploités sans les droits de trafic de cinquième liberté seront librement choisis par les entreprises aériennes désignées.

5. Les points au-delà seront déterminés moyennant accord entre les autorités aéronautiques.

6. Aucun droit de trafic de cinquième liberté ne sera exercé dans les points intermédiaires ou au-delà.

7. Les services convenus pourront être exploités par les entreprises aériennes désignées par les deux Parties sur la base du code partagé (y compris les codes partagés par le biais de points intermédiaires avec changement de calibre) avec un ou plusieurs transporteurs d'un pays tiers qui jouissent des droits correspondants.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO
ENTRE
EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPUBLICA DE CROACIA

El Reino de España y la República de Croacia;

Partes en el Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1.944;

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 lo siguiente:

ARTICULO I

DEFINICIONES

1. 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 1.944, e 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 del Reino de España, la Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento) y, en el caso de la República de Croacia, el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transportes y Comunicaciones, o, en ambos casos, las personas u organismos debidamente autorizados para desempeñar cualquier función relacionada con el presente Acuerdo ejercida por dichas autoridades;
 - c) Por "empresa aérea designada" se entenderá la empresa de transporte aéreo que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas según se expresa en el Anexo al presente Acuerdo y de conformidad con el artículo III de éste último;
 - d) Las expresiones "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "empresa aérea" y "escala para fines no comerciales" tendrán los significados que se expresan en el artículo 96 del Convenio;
 - e) Por "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 realizadas 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, conjunta o separadamente, 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 procedente o con destino 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 la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante acredite que está en condiciones de cumplir las obligaciones prescritas 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 expresados en el artículo II del presente Acuerdo, en caso de que 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 para dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo VII del presente Acuerdo.

ARTÍCULO IV

REVOCAIONES

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación concedida a la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, a suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos expresados 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 los nacionales de dicha Parte Contratante;
 - b) cuando esta 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.

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 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 estas provisiones vayan a consumirse durante la parte del 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 estampado 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 necesario otra cosa por razones de seguridad, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes sólo estarán sujetos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos similares exigibles a la importación.

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 aplicadas por 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, y 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 la notificación haya tenido lugar, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso de que se reduzca el plazo de notificación 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 de los plazos mencionados en el 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 del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes tratarán de establecer la tarifa de mútuo acuerdo.
6. Si las autoridades aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la 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 de artículo XIX 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 aéreas podrán prorrogarse después de su fecha original de vencimiento por un período 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 mediante 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 visitante u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.
4. Cuando por circunstancias especiales sea necesaria la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, los permisos, 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. Siempre que la legislación nacional lo permita, cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte o bien subcontratar dichos servicios, total o parcialmente, a su discreción, con cualesquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios. En los casos en que la normativa aplicable a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impida o limite la libertad para contratar dichos servicios o para que los preste la propia Parte interesada, las condiciones para la prestación de los mismos serán tan favorables como las que se apliquen a cualquier otra empresa aérea internacional.

ARTICULO IX

LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen la entrada y salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o que se refieran a la explotación de aeronaves durante su permanencia dentro de 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 y de seguridad pública, cada Parte Contratante tendrá derecho a restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves pertenecientes a las empresas aéreas designadas por 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 por la primera Parte Contratante o a las empresas aéreas de los otros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares.

ARTICULO XI

CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y no caducadas 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, con tal que los requisitos con arreglo a los cuales se expidieron o convalidaron tales 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 de no reconocer la validez, a efectos de 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

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 las aeronaves antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta 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 el caso de que una de las Partes Contratantes tenga dificultades en relación con las disposiciones sobre seguridad de la aviación contenidas en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar la celebración inmediata de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO XIII

TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES DE INGRESOS

1. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en 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 las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito esperando 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 reglamentarios, en moneda libremente convertible, al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

ARTICULO XIV

REGIMEN FISCAL

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 rentas obtenidos por la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte Contratante.

En los casos en que esté en vigor entre las Partes Contratantes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto de los impuestos sobre los beneficios y rentas, prevalecerá lo dispuesto en dicho acuerdo.

ARTICULO XV

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 esencial 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 tener en cuenta, al explotar los servicios convenidos, los intereses de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante con el fin de que no resulten afectados de forma indebida los servicios que estas últimas realicen en 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 terceros países, de acuerdo con lo establecido en el artículo II c) y en el Anexo al presente Acuerdo, 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 económica de la ruta;
 - c) las necesidades del tráfico en la zona que atraviese la empresa aérea designada.
5. Las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante sus programas en materia de tráfico al menos treinta (30) días antes de iniciar la explotación. Los programas abarcarán, en particular, los horarios, la frecuencia de los servicios y las clases de aeronaves que se utilizarán. También se notificará cualquier modificación posterior del programa de tráfico aéreo.

ARTICULO XVI

ESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar 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 en los servicios convenidos procedentes o con destino al territorio de la otra Parte Contratante, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las empresas aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Cualesquiera datos estadísticos adicionales relativos al tráfico que las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante soliciten a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante serán objeto de conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTICULO XVII

CONSULTAS

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

ARTICULO XVIII

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. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas diplomáticas.
2. Las modificaciones del Anexo a este Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmarse mediante canje de notas diplomáticas.

3. El presente Acuerdo se modificará para que esté en armonía con cualquier convenio multilateral que llegue a ser vinculante para las dos Partes Contratantes.

ARTICULO XIX

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. En caso de que entre las Partes Contratantes surja una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las mismas harán lo posible, 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 Parte Contratante nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de ellas 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 cualquiera de las Partes Contratantes no nombra 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 supuesto, 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 el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes o las empresas aéreas designadas por cualquiera de ellas incumplan la decisión adoptada de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, y mientras dure dicho incumplimiento, 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 correrá con los gastos del árbitro por ella designado. Los demás gastos del tribunal de arbitraje serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTICULO XX

REGISTRO

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

ARTICULO XXI

ENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA

1. El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente en el momento de su firma y entrará en vigor de forma definitiva 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 definitiva.
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 reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de denuncia se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si la 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. Tras la entrada en vigor del presente Acuerdo éste sustituirá, en lo relativo a las relaciones entre el Reino de España y la República de Croacia, al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia, firmado en Belgrado el 11 de abril de 1.979.

4. En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.
5. Hecho por duplicado en Madrid, a 21 de julio de 1.997, en español y croata, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA,



POR LA REPUBLICA DE CROACIA,



Luis F. Fernández de la Peña,
Embajador de España en Zagreb

Sergej Morsan,
Embajador de la República de
Croacia en España

ANEXO

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Croacia

1. CUADRO DE RUTAS

1.a PARA ESPAÑA

Puntos en España - puntos intermedios - Zagreb y otro punto en Croacia, libremente elegido - puntos más allá y viceversa.

1.b PARA CROACIA

Puntos en Croacia - puntos intermedios - Madrid y otro punto en España, libremente elegido - 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 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. Las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante sólo podrán efectuar escala en un mismo servicio en un único punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante.
4. Los puntos intermedios, que se explotarán sin los derechos de tráfico de la quinta libertad, serán libremente seleccionados por las empresas aéreas designadas.
5. Los puntos más allá se determinarán mediante acuerdo entre las autoridades aeronáuticas.
6. No se ejercitará ningún derecho de tráfico de la quinta libertad en los puntos intermedios ni en los puntos más allá.
7. Los servicios convenidos podrán ser explotados por las empresas aéreas designadas de ambas Partes sobre la base de código compartido (incluidos los códigos compartidos a través de puntos intermedios con cambio de calibre) con uno o más transportistas de un tercer país que gocen de los derechos correspondientes.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN
AND THE REPUBLIC OF CROATIA

The Kingdom of Spain and the Republic of Croatia;

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

Desiring to promote the development of air transport between their two 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 7 December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention, any amendment to the annexes or the Convention under articles 90 and 94 thereof, provided that such annexes and amendments have entered into force for or have been ratified by both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Spain, the Ministry of Development, and, in the case of the Republic of Croatia, the Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications 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 "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in article 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 concessions 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 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 purposes 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 the 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 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 such airline, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of those 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;

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those 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 and regulations, such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

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 upon 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 re-exported.

2. They shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to services 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;

(c) Fuels and lubricants destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when those 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, air waybills, 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 subparagraphs (a), (b), (c) and (d) 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, passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject only to 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 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 airports 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 tariffs 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, wherever 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 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 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 aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 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 referred to in 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 of this article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this article, or on the determination of a tariff as specified in paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article XIX 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 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. Such requirement 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 organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force 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 necessitate the entry or stay 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. Where domestic legislation permits, each designated airline shall have the right to provide its own ground-handling services in the territory of the other Party or to contract those services out, in full or in part, at its discretion, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where the regulations applicable to the provision of assistance services in the territory of one Party prevent or limit either the freedom to contract those services or for them to be provided by the Party concerned, the conditions for the provision of such services shall be as favourable as those applied to any other international airline.

Article IX. Laws and regulations

1. Each Contracting Party's laws and regulations controlling the admission to and departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation 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, in the territory of each Contracting Party, and also the regulations related to the requirements of entry into and departure from the country, and immigration, customs and sanitary rules, shall also 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 routes specified 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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International

Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 which is supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 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 Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, all 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 stay in 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 have difficulties with respect to the aviation security provisions contained in this article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article XIII. Transfer of excess of receipts

1. On a reciprocal 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 to 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 XIV. Tax system

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.

Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on profits and income is in force between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article XV. 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 essential 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 other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or on 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 for third 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.

5. The airlines designated by one Contracting Party shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of their traffic schedules at least 30 days prior to the start of operation. The schedules shall include, in particular, the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. Any subsequent amendment to the air traffic schedule shall also be notified.

Article XVI. 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 XVII. 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 this Agreement.

Article XVIII. 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 60 days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by 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.

3. This Agreement shall be amended so as to conform with any multilateral convention which becomes binding on both Contracting Parties.

Article XIX. Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, they 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 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration to the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a further period of 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 arbitration 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, or the airlines designated by either of them, fail 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 of its designated arbitrator. The other expenses of the arbitration tribunal shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article XX. Registration

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

Article XXI. Entry into force and denunciation

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

2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of denunciation 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 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

3. Following the entry into force of this Agreement, it shall replace, with respect to relations between the Kingdom of Spain and the Republic of Croatia, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, signed at Belgrade on 11 April 1979.

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

5. Done in duplicate at Madrid on 21 July 1997 in the Spanish and Croat languages, both texts being equally authentic.

For the Kingdom of Spain:
LUIS F. FERNÁNDEZ DE LA PEÑA

For the Republic of Croatia:
SERGEJ MORSAN