

**No. 40500**

---

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

**Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the  
Macedonian Government (with annex). Jerusalem, 25 May 1999**

**Entry into force: 30 June 2003 by notification, in accordance with article 21**

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations: Israel, 11 August 2004**

---

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le  
Gouvernement macédonien (avec annexe). Jérusalem, 25 mai 1999**

**Entrée en vigueur : 30 juin 2003 par notification, conformément à l'article 21**

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Israël, 11 août 2004**

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

## AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE MACEDONIAN GOVERNMENT

The Government of the State of Israel, and the Macedonian Government, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

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

Acknowledging the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries; and

Desiring to promote the development of air transport between Israel and the Macedonian Government to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories;

Have agreed as follows:

### *Article I. Definitions*

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

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

b) The term "authorities" means in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Macedonian Government, the Ministry of Transport and Communications, the Directorate General of Civil Aviation, or in both cases any person or body duly authorized by special power of attorney of the said authorities;

c) The term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in an Annex of this Agreement and in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) The terms "territory", air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto, which form an integral part of the Agreement;

f) The term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement.

- g) The term "specified routes" means the routes established or to be established in an Annex to the Agreement;
- h) The term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;
- i) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
- j) The term "capacity":
  - 1) In relation to an "aircraft" means the payload of that aircraft available on the route or section of a route.
  - 2) In relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

*Article 2. Grant of rights*

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in an Annex hereto.
- 2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
  - a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - c) While operating an agreed service on the specified routes, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in an Annex to this Agreement, passengers, cargo and mail, coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline.
- 3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- 4. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of the Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a) and b) of this Article, provided proper authorizations have been obtained in advance from the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 3. Designation of airlines and operating authorization*

- 1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating, between the territories of the two countries, the agreed services on the specified routes.

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

3. Each Contracting Party shall have the right to withdraw the designation of any such airline and to designate another one, by written notification at least sixty (60) days in advance, to the other Contracting Party.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfills 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.

5. 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 2 of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. 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 6 of this Agreement is in force in respect of those services.

*Article 4. Revocation or suspension of rights*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

a) in the 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 nationals of such Contracting Party; or

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 5. Exemptions from duties and taxes*

1. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible extent under its national

law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air-way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

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

- a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services, whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

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

4. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

#### *Article 6. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for 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 operation, reasonable profit and tariffs of other airlines. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating

over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.

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

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

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any state whose advice they may consider useful, endeavor to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 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. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### *Article 7. Representation*

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.

2. These staff requirements may, at the discretion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, 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, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the neces-

sary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Each Contracting Party shall assist the respective designated airline of the other Contracting Party while establishing its offices and requesting the facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

*Article 8. Application of laws and regulations*

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

*Article 9. Recognition of certificates and licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency 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 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 over-flying its own territory.

*Article 10. Security*

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in 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, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passenger 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 occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

7. The implementing arrangements regarding the special security measures to be carried out shall be agreed upon by the competent authorities of the Contracting Parties and shall be annexed to this agreement.

#### *Article 11. Transfer of excess receipts*

Based on the principle of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, in local currency or in any freely convertible currency, either directly or through agents; subject to proper authorizations obtained from the appropriate authorities.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure and to transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the

provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within thirty (30) days from the day of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

4. The airline of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting Parties shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.

5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the services.

6. Those profits and incomes shall be taxable, only in the territory of the Contracting Party where the principal place of business of the concerned designated airline is.

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

#### *Article 12. Capacity*

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in an Annex to this Agreement.

2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the traveling public between the territories of the Contracting Parties.

4. The frequencies and the schedules for the operation of the agreed services shall be established by mutual agreement between the two designated airlines and submitted to the aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services and at least thirty (30) days prior to their entry into force. In case such agreement cannot be reached between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. Additional capacity, when required, shall be coordinated between the designated airlines before its submission for approval to the respective aeronautical authorities.

6. A commercial Agreement between the designated carriers shall be required while operating the agreed services. This Agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

*Article 13. Facilitation*

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 14. Exchange of information and statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services, as well as the origin and destination of non -stopover traffic, when exceptionally carried to/from third countries.

*Article 15. Direct transit traffic*

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

*Article 16. Consultations*

1. In the 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 and of its Annexes.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article 17. Modifications*

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications of an 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. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

*Article 18. Settlements of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed 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 all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.
3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.
4. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

*Article 19. Registration*

This agreement and all the modifications thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Termination*

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

*Article 21. Entry into force*

This Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notifications to each other by exchange of Diplomatic Notes that their respective internal requirements for the entry into force have been fulfilled.

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

Done in Jerusalem this 25th day of May 1999 which corresponds to the 10th day of Sivan 5759 in two originals each in the Hebrew, Macedonian and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

SHAUL YAHALOM

For the Macedonian Government:

BOBI SPIRKOVSKI

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE STATE OF ISRAEL AND THE MACEDONIAN GOVERNMENT ON  
SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of Israel:

Point of origin: Any point.

Intermediate Points: Any point.

Point in Macedonia: Any point.

Points beyond: Any point.

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of The Macedonian Government:

Point of origin: Any point.

Intermediate Points: Any point.

Point in Israel: Any point.

Points beyond: Any point.

3. The above air services shall be operated without fifth freedom traffic rights to/from third countries unless otherwise mutually agreed between the designated carriers. Such agreements shall be submitted for approval of both aeronautical authorities before their implementation.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the discretion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the party designating the airline.

נספח

להסכם ההובלה האוורורית בין ממשלה מדינת ישראל לבין הממשלה המקדונית בדבר הובלה אוורורית סדירה בזו שטחי ארצותיהן.

- 1 נתיבים שבהם שירותים אוורור ניתנים להפעלה ע"י המוביל האוורורי המיעוד של מדינת ישראל.

נקודות מוצא:	כל נקודה
נקודות כניסה:	כל נקודה
נקודות במקדוניה:	כל נקודה
נקודות שטבנה:	כל נקודה

- 2 נתיבים שבהם שירותים אוורור ניתנים להפעלה ע"י המוביל האוורורי המיעוד של הממשלה המקדונית:

נקודות מוצא:	כל נקודה
נקודות כניסה:	כל נקודה
נקודות בישראל:	כל נקודה
נקודות שטבנה:	כל נקודה

- 3 שירותים אוורור הנ"ל יופעלו בלי זכויות תעבורה לפי התوضח החמישרי אל מדינות השירות ומהו אלא אם כן הוכנס הדריש אחרת בינו המובילים המיעודים הסכמים כאמור יוכאו לאישורו שתי רשותות התעופה לפפי ירושה

- 4 נקודות בניינים או נקודות שטבנה. ניתן לדרג עליהן. כולם או מקטן. בכלל טיסה או ככל הטיסות. לשיקול דעתנו של המוביל האוורורי המיעוד, ובלבך שהשירות יתחיל או יסתה בששת ארציו של הצד שהועיד את המוביל האוורורי

סעיף 19  
רישום

הסכם זה וכל השינויים בו. וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות. יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20  
סיום

.1. הסכם זה יהיה בתוקף למשך זמן בלתי מוגבל.

.2. כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר الآخر על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. בפדרה זה, ייעש ההסכם לטומו (12) חודשים אמורים אחריו תאריך קבלת הודעה הע"ז הצד המתקשר الآخر, אלא אם חזרו בהם הצדדים מההודעה על הסיום בהסכם הדדי לפני תום תקופת זו. בהנدر אישור קלה ע"ז הצד המתקשר الآخر. תיחסב הודעה כאלו התקבלה ארבעה עשר (14) ימים לאחר קבלת הודעה ע"ז הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21  
כנסיה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעה בכתב זה לוח בחילופי איגרות דיפלומטיות שהדרישות הפנימיות לכניסה לתוקף בכל אחת מהם מולאנו. ולעדות, החתום מטה. שהוסמכו לכך כיואו איש ע"ז ממשלתו. חתמו על ההסכם הנוכחי.

גנשה ב \_\_\_\_\_ ביום \_\_\_\_\_ בשנה \_\_\_\_\_ 1990 בעותקי מקור בפלות עברית, מקדונית ואנגלית. וככל הנראהם דיין מקור שווה. במקדה של הבדלי פרשנות. יכريع הנוסח האנגלי

בשם הממשלה המקדונית

בשם ממשלה מדינת ישראל

## סעיף 16 התיעצויות

ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייצנה רשותה התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה

1.

מעט לעת במטרה להבטיח יישום. ומילוי משבע רצון, של הוראות הסכם זה

2.

התיעצויות כאמור תחולנה בתווך תקופה של 60 ימים ממועד קבלת בקשה כאמור, אלא אם

יוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים

## סעיף 17 שינויים

אם נראה妾צד מתקשר כרצוי לערור שינוי באחת מהוראות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התיעצויות עם הצד המתקשר الآخر. התיעצויות כאמור בין רשות התעופה ניתן לעורר ע"י דוינס או בהתכתבות והן תחולנה בתווך תקופה של 60 ימים ממועד הקשה. כל שינוי שהוסכם עליו בדרך זו ייכנס לתוקף לאחר אישורו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

1.

שינויים בסופו להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשות התעופה המוסמכת של שני הצדדים המתקשרים ולאשר בחילופי איגרות דיפלומטיות.

2.

ההסכם יתוקן לשט התאמתו לכל אמנה רב-צדית הנושא להפוך למחייב לגבי שני הצדדים המתקשרים

3.

## סעיף 18 ירושב מחלוקת

התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפרשותו או ליישומו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישנה וטיפולו במשאי-ו-מתן.

1.

קצרה ידם של הצדדים המתקשרים מלהציג לעומתו של השווה במשאי-ו-מתן, ראשיתם הסכם להסכם להנביר את המחלוקת לבית-דין של שולזה בהורם. מהס ימונה אחד ע"י כל הצדדים המתקשרות שני הצדדים. כל הצדדים המתקשרות ימיהו בורר בתווך תקופה של (60) ימים ממועד קבלתם ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרות של הודהה בבינוראות הדיפלומטיות המבקשת בוררות בחלוקת, ובBOROR השלישי יונונה בתווך תקופה נוספת (60) ימים. לא עליה בדין של אחד הצדדים המתקשרות למומוח בורר בתווך תקופה האמורה, או לא מונה הבודר השלישי בתווך תקופה האמורה, אפ"ר שושנת הארגנו ובין-לאומיות יתבצע ע"י מתקשרות למומוח בורר או בוררות, לפ"י המקרה. בכל המקרים יהיה הבודר השלישי אזרח מדינה שלישית, יפעל כירושב-ראש בית-הדין וירבען את המקסם שבו תיעדר הבודרות בית-הדין לבוררות יקבע לעצמו תדרי הדין, ואמ"ש צורך. יקבע מהו הדין בר החלטה.

2.

כל החלטה של בית-הדין לבוררות תהיה את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם כן יציגו אחרת בעת העברת המחלוקת לבית-דין לבוררות.

3.

כלrecht מתקשר יישא כחוצאות וכगמול הדורשיט לבורר שמי, בשכר בורר השלישי וכחוצאות הדורשות לו, וכן באלה הנובעות מפעילות הבוררות. יישאו הצדדים המתקשרים באופן שווה.

4.

אם וכל עוד לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחר ההחלטה כלשהו שנינתה לפי ס'ק 3 לסייע זה, רשאי הצד המתקשר האור להגביל, למננע או לשוליך כוורות או כוותה-יתמר שהעניק מכוח הסכם זה לציד המתקשר המשתמט, או לפזביל האזרחי המזענד המשתמט

5.

בהתפעלו את השירותים המוסכמים. יbia המובייל האויריו של כל צד מתקשר בחשבונו את עניינו של המובייל האויריו המזענד של הצד המותקן אחריו, ככל ייגענו שלא לצורך השירותים שמספק الآخرיו באותו נtic. בחלקיו או במלמותו, או בנסיבות אחרים ברשותו.

לקיבולת שיפוקו המוביילים האויריים המזענדים בשירותים המוסכמים בין שטחי השירותים לדרשות ה嚮 תובלה האוירית המשוערת של ציבור הנוטה בין שטחי ארצותיהם של הצדדים המתקשרים.

התדריות ולחות הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדזית בין שני המוביילים האויריים המזענדים ווגשו לאישור רשות השירותים לפני הפעלת השירותים המוסכמים האמורים ולפחות (30) ימים לפני כניסהם לתוקף. במקרה ולא ניתן להשיג להסכם כאמור בין המוביילים האויריים המזענדים, יונבר העניין לטיפול ושווות התעופה של הצדדים המתקשרים.

קיבולות נוספת, לכשתידרש, תتواءם בין המוביילים האויריים המזענדים לפני הבאה לאישור רשות התעופה של שני הצדדים.

הסכם מסחרי בין המוביילים האויריים יידרש בעת הפעלת השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשות התעופה של שני הצדדים.

## סעיף 13 הקלות

כל צד מתקשר רשאי להארשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בנמל אווריים ומתקני תעופה אחרים. בלבד שהריטלים אלה לא יהיו גבויים מאלה שימושם מוביילים אויריים אחרים בשירות אויר ביןלאומים דומים.

כל צד מתקשר ייעודת התיעצויות בין ארגוני הגביה המוסכמים שלו והמוביילים האויריים המזענדים המשמשים לשירותים ובמתכונים. ומוקטן שילו והמוביילים האויריים את המוביילים האויריים. יש להארשות מהשומות בפרק זהן סביר לבני העניות לשינויים בהיטלי משתחשים. כדי לאפשר להארש להביע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.

שם צד מן הצדדים המתקשרים לא יתנו עדיפות למובייל האויריו שלו או לכל מוביל אוורי אחד על פני מוביל אוורי העוסק בשירות אויר ביןלאומים דומים של הצד המתקשר الآخر בהחלה תקנות המכון, ההגירה. ההסגר והקנות דומות שלו, או בשימוש במלוי תעופה. נticים אויריים. ומתקנים קשורים אחרים שבשליטתו.

## סעיף 14 חילופי מידע וסטטיסטיקה

שרות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תפקנה לרשותו התעופה של הצד מתקשר الآخر. לפי בקשותיו. מידע סטטיסטי כאמור לפי הנדרש באופן סביר לצורך קביעת הקיכולות שיפוקו המוביילים האויריים המזענדים, כמות התעופה שmobiel them בשרותים המוסכמים. וכן נקודות המוצא והיעדים הטופיים של תנובה שלא למטרות מעכורה כאשר היא מובלת באופו חריג מדיניות שלישיית ואליהו.

## סעיף 15 תנוועה במעבר ישר

מוסעים, בכודה, מטען ודואר במעבר ישר דרך שטח צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה המשמר למטרות אלה, למעט בזיקה לאמצני ביחסו נגד אלימות. פירתיות אויריות והנחתת סמייס נאrokes. יהיו כפופים לביקורת מפושטת ולא יותר.

כבודה, מטען ודואר במעבר ישר יהיו פטורים מהיטלי מכס וממסים דומים אחרים.

- כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכימים כי ניתן לחויב מפעלי כל טיס כאמור לקרים את הוראות הבשיות בתוופה המזוכרת בס'ק 3 לעיל, כנורש ע"י הצד המתקשר الآخر לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר الآخر. יצאה מתנו או שהיה בו. כל צד מתקשר יבטיח שייקטו בפונל אמצעים מתאימים בתור שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבזק נסעים. אנשי צוות, מטעןין-יד, כבודה, פען וצדקה לכלי טיס. לפני העלייה או התעופה ומhalbכו, כן ישול כל צד מתקשר ברוח אורהות כל בקשה של הצד המתקשר אחר לנבי אמצעי בטיחות מיוחדים טבירים נוכחים איזום מסויים.
- במקרה של תקרית או איום בתקנית של תפיטה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נסיעיהם ואנשי צוותם, נמי אויר או מתקני תעופה. יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלה התקשרות ואמצעים מתאימים אחרים המיעודים לשימושם קצ מהיר ובתוקה לתקרית או לאיום בתקנית כאמור.
- כאשר יש לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סכירה להאמני כי הצד המתקשר الآخر חרג מהוראות שער זה הנוגעות לבטיחות בתעופה. רשותו ושלו צד מתקשר לבש התיעוצרות מידית עם רשותות התעופה של הצד המתקשר الآخر
- ההסדרות המיעודיות בנוגע לאמץ-הבחן המיעודי שיניקטו יוסכם ע"י הרשות המוסמכות של הצדדים המתקשרים ויצופו בנסיבות להסכם זה

## סעיף 11 העברה תקופלים עודפים

בהתבסס על עקרונות ההדריות:

1. המוביל האוורי המיעוד של צד מתקשר אחד יהיה הופשי למכור שירותיו הובילו אוירית בשטח ארצו של הצד המתקשר الآخر. במתבוך מקומי או בכל מטבחו הנינו להררה חופשית. במישרו או באמצעות סוכן. בכפוף להיתרxis מתאימים שהתקבלו מהרשויות המתאימות.
2. המובילים האווריים המיעודים של הצדדים המתקשרים יהיו הופשיים להמיר למטבח הנינו להררה חופשית את התקופלים העודפים על הוצאות ולהעביר משטה המכירה אל שטח הבניין שלהם את עדף התקופלים. בהעבות נטו כלפי יכללו הכנסות מטבילים שנשנו במשררו או באמצעות סוכן של שירותו הובילו אוירית, ושירותים מונגופיס וספיס. והתשלוםים יוסדרו בהתאם להוואות הסכם התשלומים שבtopic בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות המטבח היישומיות
3. המובילים האווריים המיעודים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור על/byוט. ההעברות כאמור בתוך שלושים (30) יירוט לכל היותר מתקארה הבקשה הנהלה להעבות כאמור ייהנה בהתאם לתקנות מטבחן חוץ בארץ שבה נצברת ההכנסה.
4. המובילים האווריים המיעודים של הצדדים המתקשרים יהוו חופשיים לבצע את העברה בפועל עם קבלת האישור. במקורה ולא ניתן. מסיבות טכניות, לנצע לאירוע הענגרה כאמור. קבל המוביל האוורי של כל צד מתקשר עיריפות בהעברה השווה לו של מוציאי ייבוא של הצד המתקשר الآخر
5. כל צד מתקשר ינעיק למוביל האוורי הפיניג של הצד המתקשר האחר את הפטור מכל מס והימול על דרישות או הכנסות הנזומות הפולמת שירותו האוורי
6. רוחהים והכנסות אלה יהיו היבאים במס ר'ק בשטח ארצו של הצד המתקשר שבו נמצא מקום העסק העיקרי של המוביל האוורי הנוגע בדבר
7. מקופ שקיים הסכם בדבר מינעת כפל מס בזיקה למיס על הכנסה ועל הון בין הצדדים המתקשרים. יכריעו הוראות ההסכם האחרון

## סעיף 12 קיובלות

1. למובילו האווריים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות להונת ישינה להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בסוף להסכם זה

## סעיף 8 החלת חוקרים ותקנות

- .1. חוקיו ותקנותיו של כל צד מותקנאר, המסדרים את כנישת לשיטה ארצוי או יציאתם ממנה של כלי טיס העוסקים בהובלה אזרחית בינלאומיות. או הkowskiים להפעלה והטהסה של כל טיס כאמור בעת שהותם בשטח הארץ. יחולו על כל הטיסים של המוביל האזרחי המוענד של הצד המתקשר אחר עם בניתם לשמה הארץ האמור. יציאתם ממנה ובעת שהותם שם.
- .2. חוקיו ותקנותיו של כל צד מותקנאר הנוגעים לכינסה, שרות, מעבר ויציאה של נוסעים. צוות, בכודה. מטען ודואר בכל טיס בשטח הארץ. לרבות תקנות הנוגעות לכינסה ויציאה, הגירה ויציאת מהגרים. דרכונים, מcks, מסכום ואמצעי תברואה. יקומו בידי המוביל האזרחי של כל אחד מן הצדדים המתקשרים עם בניתו אל או יציאתו משווה ארצוי של הצד המתקשר الآخر, וכעת שהותם שם.

## סעיף 9 הכרה בתעוזות וברישיונות

- .1. תעוזות כושר אזרחי, תעוזות כשרונות ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י אחד הצדדים המתקשרים והעומדים ע"דיהם בתוקף יוכלו כבlarıyla תוקף ע"י הצד המתקשר לאחר למסדר הפעלת השירותים המוסכמים. ובכל שדרישות שלפיהו הוצאו תעוזות ורישיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הנה שותה אך לתקני המיעומים העשיים להיבע בהתאם לאמנה, או עלות נלייהן.
- .2. עם זאת, כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפותם של תעוזות הכספיות והרישיונות שהונענו לאזרוחיו ע"י הצד המתקשר לאחר למסדר טישה מעל שטח הארץ.

## סעיף 10 בתחום

- .1. הצדדים המתקשרים שבין ונותנים תוקף למוחייבותם ההזדונית להן על בתחום התעופה האזרחית מפני דבר נושא של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יפעלו במילוי בתאום להוראות האמנה דבר נושא ומושגים מסוימים אחרים בכל טיס. שנחתמה כטוקו ב-14 בספטמבר 1963. האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כל טיס. שנחתמה בהאג ב-16 בדצמבר 1970. האמנה בדבר דיכוי מושגים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית. שנחתמה בмонтראול ב-23 בספטמבר 1971. והפרוטוקול בדבר דיכוי מושגים בלתי-חוקיים בנמל תעופה הבינלאומית הבינלאומית, שנחתם במנטראול ב-24 בפברואר 1988. וכן כל אמנה אחרת או פרוטוקול אחר הקשורים לביטחון התעופה האזרחית אשר שני הצדדים מקרים אותו.
- .2. הצדדים המתקשרים יושרו זה זהה, לפי בקשה. את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כל טיס אזרחיכם ומושגים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כל טיס כאמור. וסמיימת ואנשי צוותם. נמי אזרחי ומתקין תעופה. וכל אמות אחר על בתחום התעופה האזרחית.
- .3. במסגרת קשריהם ההזדוניים. יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י האגנון הבינלאומי לתעופה אזרחית וצדדיו כנספיקים לאמנה. במידה שאיתן הוראות בטיחות ישותות לגבי הצדדים: הם יחויבו מפעילים של כל טיס הרשומים עצמם או מפעילי כל טיס שמדובר בהם דרاسي או משכנם הקבוע נמצאת בשטח הארץ. ומפעיליהם של נמי אזריך שבסיטה הארץ. לנוכח בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האזרחית.

## סעיף 6 תעריפים

- 1 התעריפים שיגבה המוביל האורייני המזען של צד מתAKER אחד עברו הובלה אל שטח ארצו של הצד המתAKER الآخر וממנו ייקבשו ברמות סכירות. תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנגעים לכך. לרבות עליות הפעלה, רושם פבר ותעריפיהם של מובילים אונוריים אחרים.
- 2 התעריפים הנזכרים בס'ק 1 וס'ק זה, יוסכם עלייהם בין המובילים האוניירים המזענים של שני הצדדים המתAKERים. הסכם כאמור יושג, כלイトה שאמור, ע"י שימוש בנהלי האיגוד בשלהמאותו או בחקקו. הסכם כאמור יושג, כלイトה שאמור, ע"י שימוש בנהלי האיגוד הבינלאומי לתבילה אוניתית או בכל מגנוןו בינלאומי נאות אחר לקביעת מחרירים, לשם חישוב התעריפים
- 3 תעריפים שהוסכם עליהם בפרקנו יונגו לאישור רשות התעופה של שני הצדדים המתAKERים לפחות (45) ימים לפני התאריך המוצע להוגם. בנסיבות מיוחדות. ניתן לתקן פרק ומזה, בכפוף להסכמה הרשאות האמורות.
- 4 ניתן למת אישור זה במפורש. לא בהעה רשות תעופה אי-הסכם בתווך (30) ימים מעתה ההגשה. בהתאם לס'ק 3 לטענה זו, יהיהshawו תעריפים אלה כאלו אושרו. והיה אם קוצר פרק הומו להגשה. לפי הוראות ס'ק 3, רשויות דרישות המזענה להסכימים כי פרק הזמן שבתוכו יש להודיען על כל אי-הסכם יהיה פחות מאשר (30) ימים.
- 5 אם אי אפשר להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס'ק 2 ולטענה זו, או אם מסרה רשות תעופה אחת. בהתאם לס'ק 4 לטענה זו, לרשות התעופה האחרת על אי-הסכם להציגו לשמה שמדובר בהתאם לטענה זו. רשות התעופה הדווית. לאחר התיעוזות נעל דרישות התעופה של שני הצדדים המתAKERים לקבע את התעריף בהתאם להסכמה הדווית. לאחר התיעוזות נעל מועילה.
- 6 אם איו רשות התעופה יכולה להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להו בהתאם לס'ק 3 ולטענה זו. או על קביעת תעריף במפורש בפרק 5 לטענה זו, תירשப המזעקה בהתאם להוראות ס'ק 18 להסכם זה.
- 7 חעריף שנקבע בהתאם להוראות ס'ק זה ישאר במקומו עד שייקבע תעריף חדש. מכל מקום. לא יוארך תעריף ביחס מרן על ס'ק זה ליותר מאשר (12) חודשים לאחר התאריך שבו אמרה היה לפוקע אחרת.
- 8 המוביל האורייני המזען של צד מתAKER אחד יורה. על בסיס של הדוויות. להתווך בשטח ארצו של הצד המתAKER الآخر נציגים וסגן מטהר. תפעולי וטכני מטמעמו, כנדרש בקשר להפעלת השירותים המזענים. סgal זה ייבחר מאחד הצדדים המתAKERים. או שניהם. לפי החלטם.
- 9 דרישות סgal כמפורט נition לטפק. לפי שיקבע עד שירוקע תעריף חדש. ע"י כוח האם שלו או ע"י או. שiomosh בשירותי ארגון. חובה או מוכיל אונייר אמורים המזען. ע"י כוח הצד המתAKER האחר. ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתAKER.
- 10 הנציגים וסgal העובדים יהיו כופפים להוקם ולתקנות התקופה אצל הצד המתAKER האחר. ובהתאם למוקם ולתקנות האמורים. יunnyק כל צד מתAKER. על בסיס הדוויות ותורו יעקוב מזען את הריתרי הטעודה. אשורת ההעסקה או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולסgal העובדים המזענים בס'ק 1 לטענה זו.
- 11 כל צד מתAKER יסייע למוביל האורייני המזען של הצד המתAKER האחר בעודו סקיים את המשדרדים ומקבש את המתנקנים הדרושים לפועלנות. על מנת לאפשר בעלי יעקוב מיזהר את הפעלתם של המובילים האוניירים של כל אחד מהצדדים המתAKERים

## סעיף 4 ביטול או החלית וכווות

לכל צד מתקשר תהיה הזכות לבטל היתר הפעלה או להשענת את פירוט הזכויות המפורשות בסעיף 2 להסכם זה, הנינתה מוגבל אוויריו שהועיד הצד המתALKר الآخر, או להטיל תנאים שיראו לו נחוצים לשם פירוט וכווות אלה:

.1  
במקרה שלฯ נזהה צד דעתו כי הנסיבות המשפחת והשליטה המשמשת על המוביל האוורירי נתנו בידי הצד המתALKר שקבע את המוביל האוורירי או בידי אードתו של אותו צד מתALKר: או

.2  
במקרה שבו מוביל האוורירי לא מילא אתרי החוקים והתנאות של הצד המתALKר המעניין זכוות אלה: או

.3  
בכל מקרה שבקרה אחרת לא הפעיל המוביל האוורירי את השירותים המוכנים בהתאם לתנאים שקבעו לפי הסכם.

.2  
אם אין הכרה מיידי בטל, להתלוות או להטיל תנאים כמפורט בסעיף 1 לטעוף זה כדי למנוע הפרות נוספת של חוקים או תקנות, ימוסה הזכות כאמור רק לאחר התיעוצות עס הצד המתALKר الآخر

## סעיף 5 פטורים מהיטלים וממים

על בסיס ההזדויות, יפזר כל אחד מן הצדדים המתALKרים, במלוא המידה האפשרית לפיקוחו ארצנו, את המוביל האוורירי המוענד של הצד המתALKר الآخر מהגבלות ייבואו, היטלי מכם, מסי בלו, אגרות בדקה ושאר משלומי חובה והיטלים ארכיזים על ספקה, חליך היילוף כולל מניעם, ציריך סדר לכלי טים, צידה ומונו לכלי טים לרבות טבק, משאות חרופים וקליט ומויצרים אחרים המיעדים למטרות לנושאים בכוחות מוגבלים במשמעותם, ופריטים אחרים המוענדים לשימוש אחר ורק בקשר להפעתם לשירותים של המוביל האוורירי המוענד של הצד המתALKר האמור המפעיל את השירותים המוכנים. כן על מלאי הכרזים המופיעים. שטרוי המטען, כל דבר דפוס הנושא את סמל המחברה המודפס עליו, וחומר פירוטומי רגיל המופיע חינם ע"י אותו מוביל האוורירי מיעוד

.2  
הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בסעיף 1 לטעוף זה:

.3  
שהוכנסו לשיטה ארצנו של הצד המתALKר ע"י המוביל האוורירי המוענד של הצד המתALKר אחר או מטעמו;

.2  
שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האוורירי המוענד של הצד המתALKר בהגיעו לשטח ארצו של הצד המתALKר الآخر או בצאתם ממנו;

.2  
שהועלו לנלי טיס של המוביל האוורירי המוענד של הצד המתALKר בשטח ארצנו של הצד המתALKר الآخر ונעוו לשימוש בהפלגת השירותים המוכנים; בו אם נשעה בפריטים אלה שזימשו או שנוצרו בשלמותם או חלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתALKר המעניין את הפוטו, וכן אם לאו, ובכלל שפרטיהם כאמור לא יונברדוゾולת בשטח ארצו של הצד המתALKר האמור

.3  
החומר המוכר בסעיף א' ב' ו-ג' לעיל יוחזק תחת פיקוח או ביקורת של המכס.

.3  
את הצד המוטס הרגיל, וכן החומרים והاضפה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האוורירי של כל אחד מן הצדדים המתALKרים. ינתו לפרק כשתה ארצו של הצד המתALKר רק באישור רשות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימוש תחת אשagnetת הרשות האמונה עד למועד שבו יוציאו אותו או יונישו בהם אחררת בהתאם לתנאות המכס.

.4  
הפטורים המונפקים לפי סעיף 1 לטעוף זה יינתנו גם כאשר המוביל האוורירי של הצד המתALKר אחד נשאה והזה עם מוביל האוורירי אחר, הנינה באופן דומה מפטוריים כאמור שנותו הצד המתALKר الآخر. לשם הלואה או העברה לשיטה ארצו של הצד המתALKר האחד של הפריטים המפורטים בסעיף 1 לטעוף זה

## סעיף 2 הນנקת וכוויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר الآخر את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינוי והפעלה של שירות אווריר בינהומים סדריים בנסיבות המפורטים בנספח המתוךף להסכם.
2. אם לא נקבע אחרת בהסכם זה או בנספח לו, יהנה המובייל אווריר שנקבע ע"י כל צד מתקשר מן הזכויות הבאות:
- לטוט לא נחיתה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
  - לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורת;
  - בעת הפלטה שירות מוסכם בתניבים המפורטים, להעלוות ולהוריד, בשטח ארצו של הצד המתקשר الآخر, בנסיבות המפורטים בסוף להסכם זה, נסיעים, מטען ודואר, המגיעים משטחו של הצד המתקשר שהועיד את המובייל האווריר או מיעדים אלו.
3. אין בהסכם זה דבר אשר ייחסב מעוניין למובייל האווריר המועד של אחד הצדדים זכות יתר להעלוות בשטח ארצו של הצד המתקשר الآخر ובסעיפים זה, בתנאי שהתקבלו מרשות השירותים או למטרות רוח ומיזוגים לנוכח אחרית בשטח הצד המתקשר الآخر.
4. מוביילים האווריריים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המינוידים לפי סעיף 3 להסכם, יהנו אף הם מהכבודות המפורטות בס"ק 2 א' וב' לסעיף זה, בתנאי שהתקבלו מרשות השירותים נאותיס משרות התעופה של הצד המתקשר الآخر.

## סעיף 3 הוועדת מוביילים אווריריים והיתרי הפעלה

1. בכל צד מתקשר תהיה הזכות להזמין, בהזדעה בכתב לצד המתקשר האחר, מובייל אווריר אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בתניבים המפורטים בין שותחי שתי הארץות.
2. עם קבלת הזמנה כאמור, ימניק הצד המתקשר الآخر, ללא עיקוב ובכפוף להוראות ס"ק 13-4 לסעיף זה, למובייל האווריר המועד את התוර הפעלה המתאים.
3. לכל צד כאמור תהייה הזכות, בהזדעה בכתב, לפחות 20: ימים מראש לצד الآخر, לבטל את הוועדה של כל מובייל אווריר כאמור ולהזמיד אותו רשותות תפעולת הצד המתקשר האחר דרישת מוקובל וסביר בנוגע להפעלת שירות אווריר בינהומים. ע"י הרשותות האmortות, בהתאם להוראות האמנה.
4. ככל צד מתקשר תהיה הזכות לסרוך להעניק את היתרי הפעלה המזוכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל תנאים כלליים. שייראו לו הכרתיים לגבי השימוש במכשירים שקבעו לפי התקois ותקנות הטושים באפונ מקובל וסביר בנוגע להפעלת שירות אווריר בינהומים. ע"י הרשותות האmortות, בהתאם להוראות האמנה, או בידי אזרחו.
5. מובייל אווריר, משיוענד והושמד לכבר. דשאי להחיל בכל נת בהפעלת השירותים המוסכמים.
6. וכן בגדוד שתעריף אשר נקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הנזקף לנכבי השירותים הנ"ל.

ממשלה מדינת ישראל והממשלה המקדונית, שייקראו להן "הצדדים המתקשרים". ביחסו צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944; וכן בהקשרו בחשיבות ההובלה האוירית כאמצעי יצירה ולシמור של יזידות, הבנה ושיתוף-פעולה בין עמי הארץ; וכן בראותו קדם את פיתוחו ההוביל האוירית בין ישראל לבין הממשלה המקדונית ולהמשיך במילוא ההיקף את שיטוף הפועל הבינלאומי בתום זה; וכן ברצותן לכנות הסכם להפעלת שירותי אויר בין שטחי ארצותיהן;

הסכימו כאמור:

סעיף 1  
הגדרות

לשם פירושו והחלתו של הסכם זה, אלא אם כן יש בו הוראות אחרות:

- א. המונה "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית ביןלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום שביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפני סעיף 50 לאמנה זו. וכל תיקון לנספחים או לאמנה לשי סעיפים 90 ו-94, בipher ואותם נספורם ותייחסים נגשו בני פועל לנכני האמנה או אוישרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;
- ב. המונה "רשויות" פירושו, לגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, ולגביה הממשלה הפקוזונית, משרד התחבורה והתקשורות, המינהל הכללי לתעופה אזרחית. או בשני המקרים. כל אדם או גוף שהוטხכו כדי ביפויו כוח מיוחד של הרשותות האמורות;
- ג. המונה "موבייל אוורי" פירושו המובייל האוורי שכל צד מתකשר להיעזר לשם הפעלת השירותים המוסכמים. כמפורט בסוף להסכם זה וכנהתאים לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונחים "שטה ארץ", "שירות אויר", "שירות אויר בינלאומי", "מובייל אוורי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיפים 12-96 לאמנה;
- ה. המונה "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחו וכל תיקון להם. המהוים חלק בלתי נפרד מההסכם;
- ו. המונה "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שתוקן בהתאם להוראות סעיף 2 לסעיף 17 להסכם זה;
- ז. המונה "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנוסף להסכם זה.
- ח. המונה "שירותים מוסכמים" פירושו שירות אויר בינלאומי אויר בינלאומי המבויעים ג'לי טיס. לשם הובלה ציבורית, של נספחים. מטען ודואר. הגינותם להפעלה בהתאם להוראות הסכם, בנתיבים המפורטים;
- ט. המונה "תעריף" פירושו המהירים שיש. לשלים بعد הובלות נספחים. כבודה ומטען. והתנאים שלפייהם מוחלים מחריים אלה. לרבות מהירות ותנאים לשירותי סוכנויות ושירותי עורך אחרים. אך למנעת תנומולוגים או תנאים להובלות דואר;
- י. המונה "קובולות":
  1. בזיקה לכ'לי טיס. פירושו המונם של אותו כלי טיס הזמין בנתיב או בקטוע מנתיב.
  2. בזיקה לשירותים מוסכמים. פירושו הקובלות של כלי טיס המופעל בה כאמור במשפט פרק זמן נתון ובנובע או בקטוע מנתיב נתון.

[ HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU ]

הסכם

שירותי אוויר

בין

הממשלה מדינת ישראל

לבין

הממשלה המacedונית

[ MACEDONIAN TEXT — TEXTE MACÉDONIEN ]

**СПОГОДБА ЗА РЕДОВЕН ВОЗДУШЕН  
СООБРАЌАЈ**

меѓу

**ВЛАДАТА НА ДРЖАВА ИЗРАЕЛ**

и

**МАКЕДОНСКАТА ВЛАДА**

Владата на Држава Израел и Македонската Влада во понатамошнот текст од овaa Спогодба "договорни страни".

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

Потврдувајќи ја важноста на воздушниот превоз како средство за создавање и зачувување на пријателството, разбирањето и соработката помеѓу народите на двете земји; и

Сакајќи да го унапредат развојот на воздушниот транспорт помеѓу Израел и Македонската Влада и да ја продолжат до најмозна мера меѓународната соработка на ова поле; и

Сакајќи да склучат Спогодба за вршење на редовен воздушен сообраќај помеѓу нивните територии;

Се договорија за следното:

**Член 1**  
**Дефиниции**

За целите на толкување и примена на Спогодбата, ако контекстот не бара поинаку:

- а) Под поимот "**Конвенција**" се подразбира Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, отворена за потпишување во Чикаго на 7-ми декември 1944 година, вклучувајќи го секој Прилог усвоен согласно член 90 од Конвенцијата, секоја измена на Прилозите или Конвенцијата согласно членовите 90 и 94 од истата, се додека овие Прилози и измените се важечки за или се ратификувани од двете договорни старни;
- б) Под поимот "**воздухопловни власти**" се подразбира за Македонската Влада, Министерството за сообраќај и врски, Дирекција за цивилна воздушна пловидба, а за Државата Израел, Министерот за сообраќај, или во двата случаи било кое лице или орган уредно овластени со посебно полномошно од страна на гореспоменатите власти;
- ц) Под поимот "**определен авиопревозник**" се подразбира авиопревозникот кого секоја договорна страна го определила да го врши договорениот сообраќај како што е утврдено во Прилогот кон оваа Спогодба и согласно член 3 од оваа Спогодба;
- д) Под поимите "**територија**", "**воздушен сообраќај**", "**меѓународен воздушен сообраќај**", "**авиопревозник**" и "**запирање за непревознички цели**" се подразбира значењето кое им е доделено во членовите 2 и 96 од Конвенцијата;
- е) Под поимот "**Спогодба**" се подразбира оваа Спогодба, нејзините Прилози и секоја измена и дополнување на истите, кои претставуваат составен дел на Спогодбата;
- ф) Под поимот "**Прилог**" се подразбира Прилогот кон оваа Спогодба или како што е изменет и дополнет согласно одредбите од став 2 од член 17 на оваа Спогодба;
- г) По поимот "**утврдени линии**" се подразбираат линиите утврдени или кои треба да се утврдат во Прилогот на Спогодбата;
- х) Под поимот "**договорен сообраќај**" се подразбира меѓународниот воздушен сообраќај кој се врши на утврдените линии со воздухоплов за јавен превоз на патници, стока и пошта согласно одредбите на Спогодбата;

- ii) Под поимот "тарифа" се подразбираат цените кои треба да се платат за превоз на патници, багаж и стока и условите под кои се применуваат овие цени, вклучувајќи ги и цените и условите за агенцијата и други дополнителни услуги, но со исклучок на надоместоците и условите за превоз на пошта.
- j) Под поимот "капацитет" се подразбира:
  - 1) што се однесува до "воздухоплов", корисната носивост на воздухопловот која стои на располагање на една линија или дел од линија;
  - 2) што се однесува до "договорениот сообраќај" капацитетот на воздухопловот кој се користи за ваков сообраќај помножен со бројот на летовите кои ги врши тој воздухоплов за даден период на време и на една линија или дел од линија.

## Член 2

### Доделување на сообраќајни права

1. Секоја договорна страна и ги дава на другата договорна страна правата утврденi во Спогодбата, за воспоставување и вршење на редовен меѓународен воздушен сообраќај на линиите утврденi во Прилогот на Спогодбата.
2. Освен ако поинаку не се утврди во оваа Спогодба или во нејзиниот Прилог, авиопревозникот определен од секоја договорна страна ги користи следните права:
  - a) да прелетуваат преку територијата на другата договорна страна без слетување;
  - b) да слетуваат на таа територија заради непревознички цели;
  - c) додека го вршат договорениот сообраќај на утврдените линии, да земаат и оставаат на територијата на другата договорна страна, во местата утврдени во Прилогот кон оваа Спогодба, патници, стока или пошта кои пристигнуваат или се со дестинација на територијата на договорната страна која го определува авиопревозникот.
3. Одредбите на оваа Спогодба не му даваат право на определениот авиопревозник на една договорна страна да зема на територијата на другата договорна страна патници, стока или пошта коп се превезуваат за надоместок, а кои се со дестинација до друго место на територијата на другата договорна страна.

4. Авиопревозниците на секоја договорна страна, за разлика од оние кои се определени согласно член 3 од Спогодбата, исто така ги користат правата утврдени во став 2 а) и б) на овој член, под услов да добијат однапред соодветни одобренија од воздухопловните власти на другата договорна страна.

### Член 3

#### Определување на авиопревозници и дозвола за работа

1. Секоја договорна страна има право да определи еден авиопревозник за вршење на договорениот сообраќај на утврдените линии помеѓу териториите на двете земји и по писмен пат да ја извести другата договорна страна.
2. По приемот на известувањето за определување, другата договорна страна согласно ставовите 3 и 4 од овој член веднаш му издаваат на определениот авиопревозник соодветна дозвола за вршење на сообраќајот.
3. Секоја договорна страна има право да го повлече определувањето на тој авиопревозник и да определи друг и за тоа писмено да ја извести другата договорна страна најмалку 60 дена однапред.
4. Воздухопловните власти на една договорна страна можат да побараат од авиопревозникот определен од другата договорна страна да ги увери дека тој ги исполнува условите пропишани согласно законите и другите прописи кои таа договорна страна обично и оправдано ги применува во врска со вршењето на меѓународен воздушен сообраќај согласно одредбите од Конвенцијата.
5. Секоја договорна страна има право да одбие да даде дозвола за вршење на сообраќајот наведена во став 2 на овој член, или да воведе такви услови за кои смета дека се неопходни определениот авиопревозник да ги користи правата утврдени во член 2 од оваа Спогодба, секогаш кога таа договорна страна не е уверена дека мнозинскиот дел на сопственичките права и ефикасната контрола на тој авиопревозник се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани.
6. Откако ќе се определи авиопревозник и ќе му се даде дозвола за работа, тој може, во секое време, да започне да го врши договорениот сообраќај, под услов дека тарифата, што се однесува на овој сообраќај е утврдена согласно одредбите од член 6 од оваа Спогодба, и е во сила.

**Член 4**  
**Повлекување или суспензија на правата**

1. Секоја договорна страна има право да ја повлече дозволата за вршење на сообраќај или да го сuspendира користењето на правата утврдени во член 2 од оваа Спогодба кои му се дадени на авиопревозникот определен од другата договорна страна, или да постави такви услови за кои смета дека се неопходни за користење на овие права:
  - a) во случај кога страната не е уверена дека мнозинскиот дел од сопственичките права и ефикасната контрола на авиопревизникот се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државани; или
  - b) во случај кога тој определен авиопревозник не се придржува кон законите и другите прописи на договорната страна која ги дава овие права; или
  - c) во случај кога авиопревозникот на било кој друг начин не го врши договорениот сообраќај согласно условите пропишани во оваа Спогодба.
2. Освен ако непосредното повлекување, суспендирање или наметнување на условите спомнати во став 1 од овој член не е неопходно заради спречување на понатамошно кршење на законите или другите прописи, тоа право ќе се користи само по извршени консултации со другата договорна страна.

**Член 5**  
**Ослободување од царински и други давачки**

1. Врз принципот на реципроцитет, секоја договорна страна го ослободува определениот авиопревозник на другата договорна страна до најголема можна мера согласно нејзиниот национален закон од увозните ограничувања, царинските давачки, такси, надоместоци за инспекција и други национални давачки и надоместоци за резервите, резервните делови, вклучувајќи ги и моторите, редовната опрема на воздухопловот, залихите во воздухопловот (вклучувајќи го тутунот, пијалоците и другите производи кои се наменети за продавање на патниците во ограничени количини за време на летот) и другите предмети кои се наменети да се користат исклучиво што се однесува до работењето или услугите на воздухопловите на определениот авиопревозник на таа договорна страна кој го врши договорениот сообраќај, како и печатените билети, воздушните товарни листови, било кој печатен материјал на кој е втиснат амблемот на

компанијата и вообщичаениот рекламен материјал кој тој определен авиопревозник го разделува бесплатно.

2. Ослободувањето кое се дава согласно овој член се применува на предметите наведени во став 1 на овој член:
  - a) кои се внесени на територијата на една договорна страна од или во корист на определениот авиопревозник на другата договорна страна;
  - b) кои остануваат во воздухопловот на определениот авиопревозник на една договорна страна по пристигнувањето на или заминувањето од територијата на другата договорна страна;
  - c) кои се земаат во воздухопловот на определениот авиопревозник на една договорна страна на територијата на другата договорна страна, а кои се наменети да се користат при вршење на договорениот сообраќај, без разлика дали овие предмети се искористиле или консумирале наполно или делумно во рамките на територијата на договорната страна која го дава ослободувањето, под услов овие предмети да не се отуѓат на територијата на таа договорна страна.

Материјалите наведени во горните под-ставови a), b) и c) се чуваат под царински надзор или контрола.

3. Редовната опрема на воздухопловот, како и материјалите и резервите кои се во воздухопловот на определениот авиопревозник на било која договорна страна, можат да се истоварат на територијата на другата договорна страна само со одобрение на царинските власти на таа територија. Во таков случај, тие можат да се стават под надзор на гореспомнатите власти се до повторен извоз на истите или со нив се ракува поинаку согласно царинските одредби.
4. Ослободувањата предвидени во став 1 од овој член исто така стојат на распоредање ако автопревозникот на една договорна страна склучил договор со друг автопревозник, кој користи стични ослободувања од другата договорна страна, за заем или пренос на територијата на другата договорна страна на предмети наведени во став 1 од овој член.

## Член 6 Тарифи

1. Тарифите кои определениот автопревозник на една договорна страна треба да ги плати за превоз во, или од, територијата на другата договорна страна, се утврдуваат врз умерени нивоа, имајќи

ги во предвид сите релевантни фактори, вклучувајќи ги и трошоците на работењето, разумната добивка и тарифите на други авиопревозници. Договорните страни ги сметаат за неприфатливи тарифите кои се нереални или дискриминаторски, нерадујмо високи или рестриктивни поради злоупотреба на домашната позиција, или се вештачки ниски поради директна или индиректна владина финансиска помош или поддршка.

2. Тарифите наведени во став 1 на овој член, се договораат помеѓу определените авиопревозници и на двете договорни страни, но извршени консултации со други авиопревозници кои вршат сообраќај на целата или дел од линијата, а овој договор, секогаш кога е можно, се постигнува со користење на процедурите за изработување на тарифи на Меѓународното здружение на редовни авиопревозници или било кој друг механизам за утврдување на меѓународни тарифи.
3. Вака договорените тарифи се поднесуваат на одобрение до воздухопловните власти и на двете договорни страни, најмалку (45) дена пред предложенот датум за нивно воведување. Во посебни случаи, овој рок може да се намали со одобрение на споменатите власти.
4. Ова одобрение може да се даде веднаш. Ако ниедна од воздухопловните власти не изрази неодобрување во рок од триесет (30) дена од денот на поднесувањето, согласно став 3 од овој член, овие тарифи се сметаат за одобрени. Во случај да се намали периодот за поднесување, како што се предвидува во став 3, воздухопловните власти можат да се договорат дека периодот во кој било кое неодобрување мора да се достави ќе биде помал од триесет (30) дена.
5. Ако не може да се договори тарифа согласно одредбите од став 2 на овој член, или ако, за време на периодот на примена согласно став 4 на овој член, една од воздухопловните власти и достават на другите воздухопловни власти известување за своето неодобрување на било која тарифа утврдена согласно одредбите од став 2 на овој член, воздухопловните власти на двете договорни страни, по извршени консултации со воздухопловните власти на било која земја чији совет може да се смета за корисен, ќе настојуваат да ја утврдат тарифата со заеднички договор.
6. Ако воздухопловните власти не можат да се договорат за било која тарифа која им е доставена согласно став 3 на овој член, или за утврдување на било која тарифа како што е наведено во став 5 на овој член, спорот се решава согласно одредбите од член 18 на оваа Спогодба.

7. Тарифа које е утврдена согласно одредбите на овој член останува во сила се додека не се утврди нова тарифа. Меѓутоа, тарифата не може да продолжи да важи по основ на овој став повеќе од (12) месеци по датумот на кој нејзиниот рок истекува.

**Член 7**  
**Застапување**

1. На определениот авиопревозник на една договорна страна му се дозволува, врз основа на реципроцитет, да одржува на територијата на другата договорна страна свои претставници како п комерцијален, оперативен и технички персонал кој е потребен за вршење на договорениот сообраќај. Овој персонал се бира помеѓу државјани на било која и од двете страни, по потреба.
2. Потребата од персонал може, по избор на определениот авиопревозник, да се задоволи било со свој сопствен персонал или со користење на услуги на друга организација, компанија или авиопревозник кои работат на територијата на другата договорна страна, а кои имаат право да ги даваат овие услуги на територијата на таа договорна страна.
3. Представниците и персоналот подлежат на законите и другите прописи кои се во сила на другата договорна страна, и, согласно овие закони и други прописи, секоја договорна страна; врз база на реципроцитет и во најкус можен рок, ги издава на претставниците и персоналот наведени во став 1 од овој член потребните дозволи за работа, визи за вработување или други слични документи.
4. Секоја договорна страна му помага на односниот определен авиопревозник на другата договорна страна за време на отварањето на свои бироа и ако бара олеснувања потребни за неговата работа, со цел да се овозможи без непотребни доцнења работата на односните авиопревозници на договорните страни.

**Член 8**  
**Примена на закони и други прописи**

1. Законите и другите прописи на секоја договорна страна со кои се регулира влезот во или заминувањето од, нејзината сопствена територија на воздухопловите кои се користат во меѓународната воздушна пловидба, или кои се однесуваат на работата на овие воздухоплови додека се тие на нејзина територија ќе се применуваат на воздухопловите на определениот авиопревозник на другата договорна страна по влезот во, заминувањето од, и за време на престојот на таа територија.

2. Законите и другите прописи на секоја договорна страна кој се однесуваат на влез во, престој на, транзит преку и заминување од, нејзината територија на патници, екипаж, багаж, стока и пошта на воздухоплов, вклучувајќи ги прописите за влез и заминување, имиграциони и емиграциони, пасошки, царински, девизни и здравствени мерки, се почитуваат од страна на автопревозникот на секоја договорна страна по влезот во, или заминувањето од, или за време на престојот на, територијата на другата договорна страна.

**Член 9**  
**Признавање на уверенија и дозволи**

1. Уверенијата за пловидбеност, уверенијата за оспособеност и дозволите кои ги издала или признала за важечки една од договорните страни, а кои се усвртат во сила, другата договорна страна ги признава за важечки за вршење на договорениот сообраќај под услов барањата согласо кои овие уверенија и дозволи се издадени или признати за важечки да се еднакви со, или да ги надминуваат, минималните стандарди кои можат да бидат утврдени согласно Конвенцијата.
2. Меѓутоа, секоја договорна страна го задржува правото да одбие да ја признае важноста на уверенијата за оспособеност и дозволите дадени на нејзините државјани од страна на другата договорна за прелетување преку нејзината територија.

**Член 10**  
**Безбедност**

1. Договорните страни повторно ја потврдуваат својата обврска, една кон друга, да ја штитат безбедноста на цивилното воздухопловство од дејствија на незаконско работење. Договорните страни посебно делуваат согласно одредбите на Конвенцијата за кривични и некои други дела сторени во воздухоплов, потпишана во Токио на 14 септември 1963 година, Конвенцијата за спречување на грабнување на воздухоплов, потпишана во Хаг на 16 декември 1970 година, Конвенцијата за спречување на незаконски дејствија против сигурноста на цивилното воздухопловство, потпишана во Монтреал на 23 септември 1971 година, и Протоколот за спречување на незаконски дејствија на насилиство на аеродромите кои се користат во меѓународното цивилно воздухопловство, потпишан во Монтреал на 24 февруари 1988 година, како и согласно било која друга конвенција и протокол во врска со безбедноста на цивилното воздухопловство кон кои се придржуваат двете договорни страни.

2. Договорните страни си обезбедуваат, на барање, било каква неопходна помош, заради спречување на дејствија за грабнување на цивилни воздухоплови и други незаконски дејствија вперени против сигурноста на тие воздухоплови, нивните патници и екипаж, аеродромите и навигациските уреди и било кои други закани по безбедноста на цивилното воздухопловство.
3. Договорните страни во своите меѓусебни односи постапуваат согласно одредбите за безбедност на воздухопловство утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, а кои се назначени како Прилози кон Конвенцијата, во мера до која тие одредби за безбедност можат да се применуваат на страните; тие ќе бараат од операторите на воздухопловите на својот регистар или од операторите на воздухоплови со седиште или постојан престој на нивна територија и од операторите на аеродромите на нивна територија да постапуваат согласно таквите одредби за воздухопловна безбедност.
4. Секоја договорна страна се согласува од таквите оператори на воздухоплови да може да бара тие да се придржуваат кон одредбите наведени во горниот став 3, кои другата договорна страна ги бара за влез во, заминување од, или престој на, територијата на таа друга договорна страна. Секоја договорна страна обезбедува на својата територија ефикасно да се применуваат мерките за заштита на воздухопловите и за преглед на патници, екипаж, рачен багаж, багаж, стока и резервите на воздухопловите пред и за време на натоварување и истоварување. Секоја договорна страна со позитивен пристап го разгледува секое барање од другата договорна страна за оправдани специјални мерки за безбедност заради спречување на посебна закана.
5. Во случај да дојде до инцидент или закана со инцидент за незаконско грабнување на цивилни воздухоплови, или некои други незаконски дејствија вперени против безбедноста на тие воздухоплови, нивните патници и екипажи, аеродромите или уредите за воздушна пловидба, договорните страни си помагаат една на друга со тоа што си ја олеснуваат меѓусебната комуникација, како и со други соодветни мерки со намера брзо и сигурно да се одстрани инцидентот или заканата со истиот.
6. Кога договорна страна има разумна основа да верува дека другата договорна страна отстапува од одредбите за воздухопловна безбедност на овој член, воздухопловните власти на таа договорна страна можат да побараат птич консултации со воздухопловните власти на другата договорна страна.
7. Договорите за спроведување кои се однесуваат на специјалните мерки за безбедност кои треба да се спроведат се договараат од

надлежните власти на договорните страни и се дадени како прилог на оваа Спогодба.

**Член 11**  
**Пренос на вишок на средства**

Врз база на реципроцитет

- 1 Определениот авиопревозник на една договорна страна слободно ги продава услугите во воздушниот превоз на територијата на другата договорна страна, во локална валута или било која конвертибилна валута, било директно или преку агенти; што подлекжи на соодветни одобренија добиени од соодветните органи.
- 2 Определените авиопревозници на договорните страни слободно го претвараат во конвертибилна валута вишокот на средства по намјрување на трошоците и вршат пренос од територијата на продажба во нивната домашна територија на овој вишок на средства. Во овие нето преноси се вклучени и приходите од продажбите, извршени директно или преку агент, од услугите за воздушниот превоз и од други помошни и дополнителни услуги, а плаќањата се вршат согласно одредбите на договорот за платен промет кој е во сила помеѓу двете земји, ако е склучен таков договор, и согласно важечките девизни прописи.
- 3 Определените авиопревозници на договорните страни добиваат одобрение за овие преноси во рок од (30) дена од денот на барањето. Процедурата за овие преноси е во согласност со девизните прописи на земјата во која приходот се остварува.
- 4 Авиопревозникот на договорните страни слободно го реализира преносот по приемот на одобрување. Во случај, заради технички причини, преносот не може веднаш да се реализира, авиопревозниците на договорните страни добиваат приоритет за пренос сличен на оној за увози на другата договорна страна.
- 5 Секоја договорна страна му дава на определениот авиопревозник на другата договорна страна ослободување од сите такси и давачки на профитот или приходите остварени од вршењето на воздушниот сообраќај.
- 6 Овој профит и приходи се оданочуваат само на територијата на договорната страна каде се наоѓа деловното седиште на односниот определен авиопревозник.
- 7 Ако меѓу договорните страни е склучен посебен договор за одбегнување на двојно оданочување на добивката и капиталот, во тој случај се применуваат одредбите од тој договор.

**Член 12  
Капацитет**

1. И двата определени авиопревозници имаат праведни и еднакви можности да го вршат договорениот сообраќај како е утврдено во Прилогот кон оваа Спогодба.
2. За време на вршење на договорениот сообраќај, определениот авиопревозник на секоја договорна страна ги има во предвид интересите на определениот авиопревозник на другата договорна страна со цел да не влијае негативно врз сообраќајот кој вториот го врши на цела или на дел од пистата линија, или на други линии од својата мрежа.
3. Капацитетот кој треба да се обезбеди на договорениот сообраќај од страна на определените авиопревозници ќе биде во тесн аврска со предвидените барања за воздушен превоз на патувачката публика помеѓу териториите на договорните страни.
4. Фреквенциите и редовите на летање во врска со вршење на договорениот сообраќај се утврдуваат со меѓусебен договор помеѓу двата определени авиопревозници и се доставуваат до воздухопловните власти на одобрение пред да се започне вршењето на споменатиот договорен сообраќај, а најмалку (30) дена пред нивното блегдување во сила. Во случај да неможе да се постигне ваков договор помеѓу определените авиопревозници, предметот се доставува до воздухопловните власти на договорните страни.
5. Дополнителниот капацитет, ако се бара, се координира помеѓу определените авиопревозници пред да се поднесе на одобрение до односните воздухопловни власти.
6. За време на вршење на договорениот сообраќај потребен е да се склучи договор за комерцијална соработка помеѓу определените превозници. Овој договор се поднесува до односните воздухопловни власти на одобрение.

**Член 13  
Олеснувања**

1. Секоја договорна страна може да воведе или дозволува да се воведат праведни и умерени надоместоци за користење на аеродроми и други навигациски средства, под услов овие надоместоци да не се повисоки од оние надоместоци кои ги плаќаат други автопревозници кои вршат сличен меѓународен воздушен сообраќај.

2. Секоја договорна страна ги подржува консултациите помеѓу надлежните организации за наплатата на надоместоци и определените авиопревозници кои ги користат услугите и олеснувањата а, онаму каде е можно, преку организациите на претставниците на авиопревозниците. Известување треба да се достави во разумен рок до корисниците за било кој предлог за измена на надоместоците на корисниците за да им се овозможи тие да ги изразат своите гледишта пред да се направат измените.
3. Ниедна од договорните страни нема да му даде предност на својот сопствен или било кој друг авиопревозник пред авиопревозник кој врши стичен меѓународен воздушен сообраќај од другата договорна страна при примената на нејзините царински, имиграциони и слични прописи или при користење на аеродроми, воздушни патишта, услугите на службата за контрола на летање и придржните олеснувања кои се под нејзина контрола.

#### **Член 14**

##### **Размена на информации и статистички податоци**

Воздухопловните власти на било која договорна страна им ги доставуваат на воздухопловните власти на другата договорна страна, на нивно барање, оние статистички податоци кои разумно се потребни со цел да се утврди капацитетот кој треба да го обезбеди определениот авиопревозник, бројот на патници превезени на договорниот сообраќај, како и потеклото и дестинацијата на директниот сообраќај кога се врши во/од трети земји.

#### **Член 15**

##### **Директен транзитен превоз**

1. Патниците, багажот, стоката и поштата во директен транзитен превоз преку територијата на било која договорна страна кои не го напуштаат местото на аеродромот определено за таа намена не подлежат на контрола, освен во случај на мерки на безбедност против насилство, воздухопловен криминал и криумчарење на опојни droги.
2. Багажот, стоката и поштата во директен транзитен превоз се ослободени од плаќање на царински и други слични давачки.

#### **Член 16**

##### **Консултации**

1. Заради тесна соработка, воздухопловните власти на договорните страни повремено ќе се консултираат помеѓу себе за да се

обезбеди спроведување на, и придржување кон, одредбите на оваа Спогодба и Прилогите кон истата.

2. Консултациите започнуваат во рок од 60 дена од денот на приемот на барањето, освен ако договорните страни не се договорат пошнаку.

**Член 17  
Измени**

1. Ако било која од договорните страни смета дека е пожелно да се измени и дополни било која одредба на оваа Спогодба, таа може да побара консултации со другата договорна страна. Консултациите помеѓу воздухопловните власти можат да се одржат преку дискусији или кореспонденција, а започнуваат во рок од (60) дена од денот на барањето. Било која измена вака договорена влегува во сила кога истата ќе се потврди со размена на дипломатски ноти.
2. Измените на Прилогот кон оваа Спогодба можат да се направат преку директен договор помеѓу надлежните воздухопловни власти на договорните страни и да се потврдат со размена на дипломатски ноти.
3. Спогодбата ќе се измени и доплни на начин кој е во согласност со било која мултилатерална конвенција која може да биде обврзувачка и за двете договорни страни.

**Член 18  
Решавање на спорови**

1. Ако помеѓу договорните страни дојде до спор околу толкувањето или примената на оваа Спогодба, договорните страни ќе настојуваат, пред се, да го решат спорот со преговори.
2. Ако договорните страни не успеат да постигнат решение со преговори, тие можат да се договорат да го достават спорот до тричлен арбитражен суд, а секоја договорна страна треба да наземенува по еден арбитар, а овие двајца го наземенуваат третиот арбитар. Секоја од договорните страни наземенува арбитар во рок од шеесет (60) дена од денот на приемот на известувањето од било која договорна страна, по дипломатски пат, со кое се бара арбитража на спорот, а наземенувањето на третиот арбитар се врши во наредниот период од шеесет (60) дена. Ако било која од договорните страни не успее да наземенува арбитар во дадениот рок, или ако третиот арбитар не се наземенува во дадениот рок, било која договорна страна може да побара од Претседателот на

Советот на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство да наименува арбитар или арбитри во зависност од случајот. Во секој случај, третиот арбитар ќе биде државјанин на трета земја и ќе работи во својство на претседател на арбитражниот суд и ќе го утврди местото на арбитражата на спорот. Арбитражниот суд ја утврдува процедурата и ако е потребно решава за законот кој треба да се примени.

3. Договорните страни се обврзуваат дека ќе се придржуваат кон било која одлука донесена од страна на арбитражниот суд, освен ако тие не се договорат поинаку во време кога се доставува спорот до арбитражен суд.
4. Секоја договорна страна ги сноси трошоците и надоместоците за својот арбитар; а трошоците за ангажирањето на третиот арбитар, како и оние кои произлегуваат од активностите на арбитражата подеднакво ги делат договорните страни.
5. Ако, и се додека, било која од договорните страни не се придржува на одлуката донесена согласно став 3 од овој член, другата договорна страна може да ограничи, сuspendира или повлече било кое право или привилегија кои таа и ги дала на таа договорна страна по основ на оваа Спогодба или на определеното авиопревозник.

#### **Член 19 Регистрација**

Оваа Спогодба, како п сите измени и дополнувањата на истата, како и било која размена на дипломатски ноти, се регистрираат кај Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

#### **Член 20 Престанок на Спогодбата**

1. Оваа Спогодба е со важност за неопределен временски период.
2. Било која договорна страна може во секое време да достави писмено известување до другата договорна страна за својата одлука за престанок на оваа Спогодба. Известувањето истовремено се доставува и до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во таков случај, Спогодбата престанува да важи дванаесет (12) месеци од денот кога другата договорна страна го примила известувањето, освен ако известувањето за престанок не се повлече со заеднички договор пред истекот на овој рок. Ако другата договорна страна не го потврди приемот на известувањето, се смета дека го добила, четиринаесет (14) дена

откако истото го добијта Меѓународната организација за цивилно ваздухопловство.

**Член 21**  
**Влегување во сила**

Оваа Спогодба влегува во сила на денот кога и двете договорни страни писмено се известени, со размена на дипломатски ноти, дека се исполнети нивните односни барања за влегување во сила.

**Како потврда на горе наведеното**, долу потпишаните, кои се уредно овластени од своите Влади ја потпишаа оваа Спогодба.

Составено во Ерусалим на ден 25 ноември 1993 година,  
што кореспондира на ден 10 септември 5753 година, во два оригиналата на еврејски, македонски и английски јазик и секој текст е подеднакво автентичен. Во случај на разлика во толкувањето, се применува текстот на английски јазик.

За Владата на  
Држава Израел

За Македонската Влада

## **ПРИЛОГ**

кон Спогодбата за воздушен сообраќај склучена помеѓу Владата на Држава Израел и Македонската Влада за редовен воздушен сообраќај помеѓу нивните територии.

1. Линии на кои определениот авиопревозник од Изреал може да врши воздушен сообраќај:

Место на поаѓање:	Било кое
Места измеѓу:	Било кои
Место во Македонија:	Било кое
Места подалеку:	Било кои

2. Линии на кои определениот авиопревозник од Македонската Влада може да врши воздушен сообраќај:

Место на поаѓање:	Било кое
Места измеѓу:	Било кои
Место во Изреал:	Било кое
Места подалеку:	Било кои

3. Гореспоменатиот воздушен сообраќај се врши без сообраќайните права на петта слобода до/од трети земји, освен ако поинаку заеднички не се договорат определените превозници. Овие договори се поднесуваат на одобрение и до двете воздухопловни власти пред нивото спроведување.

4. Било кое или сите места помеѓу или подалеку, по слободен избор на определениот авиопревозник, можат да се испуштат на било кој или сите летови, под услов сообраќајот да започнува или завршува на територијата на страната која го определува авиопревозникот.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement macédonien, ci après dénommés les " Parties contractantes "

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

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les populations des deux pays;

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien entre l'État d'Israël et le Gouvernement macédonien et de poursuivre dans la plus large mesure la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux de conclure un accord relatif à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires;

Convient comme suit :

### *Article premier - Définitions*

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, sauf indication contraire, les termes et expressions ci après s'entendent comme suit :

a) " Convention " : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tous amendements aux annexes ou à la Convention, adoptés conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par toutes deux;

b) " autorité " : dans le cas de l'État d'Israël, le Ministre des transports et, dans le cas du Gouvernement macédonien, la Direction générale de l'aviation civile du Ministère des transports et des communications ou, dans un cas comme dans l'autre, toute personne ou tout organisme ayant reçu délégation expresse de ladite autorité;

c) " entreprise désignée " : l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante a désignée pour exploiter les services convenus comme prévu dans l'annexe au présent Accord et en conformité avec l'article 3 du présent Accord;

d) " territoire ", " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escales non commerciales " : avec le même sens qu'aux articles 2 et 96 de la Convention;

e) " Accord " : le présent Accord, ses annexes et tous amendements y relatifs, qui en forment partie intégrante;

f) " annexe " : l'annexe au présent Accord, éventuellement modifiée en conformité avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article 17 du présent Accord;

- g) " routes indiquées " : les routes établies ou à établir en annexe à l'Accord;
  - h) " services convenus " : les services aériens internationaux assurés par des aéronefs pour le transport public de passagers, de fret et de courrier, qui peuvent être exploités en conformité avec les dispositions du présent Accord sur les routes indiquées;
  - i) " tarif " : les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et commissions d'agences et tous autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier;
  - j) " capacité ",
- 1) S'agissant d'un aéronef : la charge utile disponible à bord dudit aéronef sur une route ou section de route;
- 2) S'agissant des services convenus : la capacité des aéronefs affectés à ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant une période donnée sur une route ou section de route.

*Article 2 - Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'Accord, aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées en annexe.
2. Sauf disposition contraire de l'Accord ou de son annexe, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit :
  - a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
  - b) De faire escale à des fins non commerciales dans le territoire de l'autre Partie contractante;
  - c) Dans l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées - d'embarquer et de débarquer, aux points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante qui sont indiqués dans l'annexe au présent Accord, des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.
3. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, contre paiement ou rémunération, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
4. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées au titre de l'article 3 de l'Accord, jouissent des droits prévus aux alinéas 2 a) et b) du présent article, sous réserve que les autorisations voulues aient été obtenues à l'avance de l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

*Article 3 - Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter, entre les territoires des deux pays, les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer la désignation de toute entreprise de transport aérien et de désigner par écrit une autre entreprise en donnant à l'autre Partie contractante un préavis d'au moins 60 jours.

4. L'autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui apporte la preuve qu'elle satisfait aux conditions légales et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par ladite autorité en matière d'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie.

6. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi en conformité avec les dispositions de l'article 6 du présent Accord soit en vigueur pour ce qui concerne lesdits services.

#### *Article 4 - Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si la première Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie;

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Dans tout cas où l'entreprise manque autrement à conformer son exploitation des services convenus aux conditions prescrites au titre du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe, pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

*Article 5 - Franchise de droits et taxes*

1. Sous réserve de réciprocité, chaque Partie contractante exempte autant que possible l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, aux termes de la législation nationale, de restrictions à l'importation, droits de douane, impôt indirects ou de consommation, taxes de visite et autres droits nationaux et charges sur les fournitures, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement normal et les provisions de bord (y compris le tabac, les alcools, les boissons et les autres produits destinés à être vendus aux passagers pendant le vol) et les autres articles destinés exclusivement à l'exploitation aérienne, l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui exploite les services convenus, de même que les imprimés vierges de billets et de lettres de transport, et les imprimés revêtus de l'emblème de l'entreprise et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par cette entreprise désignée.

2. La franchise prévue dans le présent article s'applique aux articles mentionnés au paragraphe 1 dudit article, qui sont :

- a) Introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- b) Conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, depuis leur arrivée jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante;
- c) Embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à servir à l'exploitation des services convenus, que ces produits soient ou non consommés en totalité à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces produits ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

Les matériels et articles dont il est question en a), b et c) ci dessus sont gardés sous surveillance et contrôle douaniers.

3. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignés de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuée conformément aux règlements douaniers.

4. Les franchises prévues au paragraphe 1 du présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise désignée d'une Partie contractante a conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes franchises de la part de l'autre Partie contractante des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans le territoire de cette autre Partie contractante, des articles visés au paragraphe 1 du présent article.

*Article 6 - Tarifs*

1. Les tarifs demandés par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante doivent être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts de l'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pra-

tiqués par d'autres entreprises de transport aérien. Les Parties contractantes considèrent inacceptables les tarifs discriminatoires, les prix d'éviction, les tarifs excessivement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ou artificiellement faibles en raison de subventions ou soutiens publics directs ou indirects.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article sont convenus du commun accord des entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant la même route en totalité ou en partie, l'accord se faisant autant que possible en appliquant les procédures de l'Association internationale de transport aérien ou les mécanismes prévus à cette fin par un organisme professionnel similaire reconnu au plan international.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être présentés à l'agrément des autorités aeronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Lesdites autorités peuvent convenir d'un délai plus bref dans des cas particuliers.

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

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si l'autorité aeronautique d'une Partie contractante exprime à l'autorité aeronautique de l'autre Partie contractante, dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aeronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif d'un commun accord, après avoir consulté, si elles le jugent utile, l'autorité aeronautique de tout autre État.

6. Si les autorités aeronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif qui leur est présenté comme en dispose le paragraphe 3 du présent article, ou à établir un tarif selon le paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Tout tarif établi en conformité avec les dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Néanmoins, il ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe au delà de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

#### *Article 7 - Représentation*

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est autorisée, sur la base de la réciprocité, à établir et à maintenir, dans le territoire de l'autre Partie contractante, ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique nécessaire aux fins de l'exploitation des services convenus. Ce personnel est constitué en tant que de besoin de nationaux de l'une et/ou de l'autre des Parties contractantes.

2. Les postes vacants peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, par son propre personnel ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, société ou entrepri-

se de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à fournir de tels services dans le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante, dans le cadre desquels chaque Partie contractante, sur une base de réciprocité et dans les plus brefs délais, accorde aux représentants et au personnel dont il est question au paragraphe 1 les permis de travail, autorisations d'emploi, visas et autres documents similaires.

4. Sous réserve de ses lois et règlements, chaque Partie contractante aide l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à établir ses bureaux et à obtenir les facilités nécessaires à son exploitation, afin de faciliter l'entrée en exploitation, sans retard indu, des entreprises désignées respectives des Parties contractantes.

*Article 8 - Application des lois et règlements*

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs servant à la navigation internationale et les lois et règlements relatifs à l'exploitation desdits aéronefs se trouvant dans son territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie dudit territoire et pendant leur présence dans ledit territoire.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit se conformer, à l'entrée, au départ et pendant sa présence dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et règlements de cette autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au transit dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, notamment les règlements concernant l'entrée, le départ, l'immigration et l'émigration, les passeports, les douanes, le contrôle des changes et les mesures sanitaires.

*Article 9 - Reconnaissance des certificats, brevets et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets ou certificats d'aptitude, ainsi que les licences accordés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, brevets et licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales fixées aux termes de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets ou certificats d'aptitude et licences délivrés à ses propres nationaux par l'autre Partie contractante.

*Article 10 - Sûreté de l'aviation*

1. Les Parties contractantes réaffirment leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes agissent en particulier en conformité avec les dispositions de la Convention

relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tout autre protocole ou convention concernant la sécurité de l'aviation civile, auquel adhèrent les deux Parties contractantes.

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

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et la sortie de son territoire ou pour le séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages de soute, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident, de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autre acte illicite dirigé contre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons suffisantes de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées au présent article, l'autorité aéronautique de ladite Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

7. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent d'arrangements pour la mise en oeuvre des mesures spéciales requises en matière de sécurité et les consignent en annexe au présent Accord.

*Article 11 - Transfert du solde des recettes*

Sur la base de la réciprocité :

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est libre de vendre des services de transport aérien dans le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou dans toute devise librement convertible, soit directement soit par l'entremise d'agents, sous réserve de posséder les autorisations voulues délivrées par les autorités compétentes.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de convertir en devises convertibles l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses et de transférer cet excédent du territoire de vente à leur pays d'origine. Le solde ainsi transféré est calculé sur la base des recettes des ventes, réalisées soit directement soit par l'entremise d'un agent, de services de transport aérien et de services accessoires supplémentaires, et son virement est réglé en conformité avec les dispositions de l'accord de paiements éventuellement en vigueur entre les deux pays et des règlements applicables aux opérations en devises.

3. Les demandes de virement déposées à cette fin par les entreprises désignées des Parties contractantes doivent être approuvées dans les 30 jours à compter du dépôt de la demande. Les procédures régissant ces virements se conforment à la réglementation des changes du pays où les recettes sont réalisées.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de procéder au transfert dès réception de l'approbation. Si des raisons techniques empêchent de procéder immédiatement au virement, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouit de la même priorité pour ses transferts que les importations de l'autre Partie contractante.

5. Chaque Partie contractante exempte l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de tous droits et taxes sur les bénéfices et revenus tirés de l'exploitation des services aériens.

6. Ces bénéfices et revenus sont imposables exclusivement dans le territoire de la Partie contractante où est situé l'établissement principal de l'entreprise désignée concernée.

7. Lorsqu'il existe entre les Parties contractantes une convention tendant à éviter la double imposition en matière d'impôt sur le revenu et d'impôt sur la fortune, les dispositions de ladite convention l'emportent.

*Article 12 - Capacité*

1. Les deux entreprises désignées doivent pouvoir exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus qui sont prévus dans l'annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie de la même route ou sur d'autres routes de son réseau.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées doivent offrir une capacité correspondant étroitement à la demande estimative émanant des usagers du transport aérien entre les territoires des Parties contractantes.

4. Un accord entre les deux entreprises désignées concernant les fréquences et les horaires d'exploitation des services convenus doit être présenté à l'approbation des autorités aéronautiques avant la mise en exploitation desdits services et au moins 30 jours avant l'entrée en vigueur des fréquences et horaires en question. Si aucun accord ne peut être conclu entre les entreprises désignées, les questions litigieuses sont soumises à la décision finale des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Les entreprises désignées des Parties contractantes coordonnent la capacité supplémentaire éventuellement nécessaire avant de la présenter à l'approbation de leur autorité aéronautique respective.

6. Les services convenus doivent être exploités aux termes d'un accord commercial conclu entre les entreprises désignées. Cet accord doit être soumis à l'approbation de l'autorité aéronautique respective.

*Article 13 - Facilitation*

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou autoriser à imposer des redevances justes et raisonnables pour l'usage des installations aéroportuaires et aéronautiques, sous réserve que lesdites redevances ne soient pas plus élevées que celles que paient les autres entreprises de transport aérien qui exploitent des services aériens internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre d'une part ses autorités compétentes en matière de redevances d'usage et d'autre part les entreprises désignées qui utilisent les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur, afin de permettre aux usagers de présenter leurs points de vue.

3. Aucune Partie contractante ne doit donner préférence à son entreprise désignée (ou à une autre entreprise de transport aérien) sur une entreprise de l'autre Partie contractante assurant des services aériens analogues, en ce qui concerne l'application de ses règlements en matière de douanes, d'immigration, de quarantaine et assimilés ni en ce qui concerne l'usage des installations accessoires relevant de son contrôle.

*Article 14 - Échanges de renseignements et de statistiques*

L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante fournit à celle de l'autre Partie contractante, sur demande, les renseignements statistiques dont celle ci a raisonnablement besoin pour déterminer la capacité à fournir par l'entreprise désignée, y compris le volume de trafic acheminé dans le cadre des services convenus, ainsi que l'origine et la destination finale du trafic long courrier exceptionnellement acheminé en provenance et (ou) à destination de pays tiers.

*Article 15 - Transit direct*

1. Les passagers qui sont en transit direct par le territoire d'une Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet sont soumis à un contrôle simplifié, à

l'exception des mesures visant à assurer la sûreté contre les actes de violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts de droits de douane et autres droits.

*Article 16 - Consultations*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de ses annexes soient dûment appliquées et respectées.

2. Ces consultations débutent dans les 60 jours suivant la date de réception d'une demande à cette fin, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

*Article 17 - Modifications*

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition de l'Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations entre autorités aéronautiques, directes ou par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

3. L'Accord doit être modifié de manière à se conformer à toute convention multilatérale qui devient d'application obligatoire pour les deux Parties contractantes.

*Article 18 - Règlement des différends*

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à un tribunal de trois arbitres constitué d'un arbitre désigné par chacune des Parties contractantes et d'un tiers arbitre désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de l'avis par lequel l'une des Parties demande l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre est ensuite nommé dans un délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si les deux premiers arbitres ne désignent pas le tiers arbitre dans le délai prescrit, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le tiers arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers, préside le tribunal et détermine

mine le lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrête son propre règlement et, au besoin, détermine le droit applicable.

3. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes, à moins que celles ci n'en disposent autrement lorsqu'elles soumettent le différend à un tribunal arbitral.

4. Chaque Partie contractant prend en charge les frais et les honoraires de son propre arbitre; les honoraires et les frais du tiers arbitre, ainsi que les frais nécessaires à l'arbitrage sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantes manque à conformer à la sentence rendue aux termes du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer tous les droits et avantages qu'elle a accordés en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise désignée défaillante.

*Article 19 - Enregistrement*

Le présent Accord et toutes les modifications qui peuvent y être apportées doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20 - Dénonciation*

1. Le présent Accord est en vigueur pour une période indéfinie.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut notifier par écrit à l'autre Partie contractante, à tout moment, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord expire 12 mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de la période susmentionnée. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après qu'elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21 - Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lequel les deux Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement des formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont souscrit le présent Accord.

Fait à Jérusalem le 25 mai 1999, soit le 10 sivan 5759, en deux exemplaires originaux en hébreux, en macédonien et en anglais, tous les textes étant également authentiques. En cas de divergence d'interprétation, l'anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

SHAUL YAHALOM

Pour le Gouvernement macédonien :

BOBI SPIRKOVSKI

**ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE  
GOUVERNEMENT MACÉDONIEN, RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS  
RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES**

1. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée de l'État d'Israël :

Point d'origine : Tout point

Points intermédiaires : Tout point

Point en Macédoine : Tout point

Points ultérieurs : Tout point

2. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée du Gouvernement macédonien :

Point d'origine : Tout point

Points intermédiaires : Tout point

Point en Israël : Tout point

Points ultérieurs : Tout point

3. Les services aériens susmentionnés sont exploités sans droits de trafic de cinquième liberté à destination et (ou) en provenance de pays tiers, à moins que les entreprises désignées n'en conviennent autrement. Les accords conclus à cette fin ne peuvent être mis en oeuvre qu'après avoir été approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Chaque entreprise désignée peut, à son gré, omettre tous points intermédiaires ou ultérieurs sur tous ou partie de ses vols, sous réserve que ces services aient leur point de départ ou d'aboutissement dans le territoire de la Partie ayant désigné ladite entreprise.