

**No. 40139**

---

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

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Macedonian Government for air services between and beyond their respective territories (with annex). Skopje, 6 February 1997**

**Entry into force:** *provisionally on 8 March 1997 and definitively on 1 November 1997 by notification, in accordance with article 23*

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 15 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Ex-République yougoslave de Macédoine**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement macédonien relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Skopje, 6 février 1997**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 8 mars 1997 et définitivement le 1er novembre 1997 par notification, conformément à l'article 23*

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 15 avril 2004*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden  
en de Macedonische Regering inzake luchtdiensten tussen en via  
hun respectieve grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Macedonische Regering, waarvan de Staten hierna de Verdrag-  
sluitende Partijen worden genoemd,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,  
op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de interna-  
tionale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten  
tussen en via hun respectieve grondgebieden in te stellen,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bij-  
lage daarbij de volgende begrippen de hierbij daaraan toegekende bete-  
kenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag  
inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chi-  
cago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeen-  
komstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzi-  
gingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig  
de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen  
in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdrag-  
sluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de  
Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Macedonische Regering betreft, het Ministerie van Vervoer en  
Verbindingen, Directoraat-Generaal Burgerluchtvaart;

of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke  
functie te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten wordt uit-  
geoefend;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied” heeft de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag” wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;

k. onder „geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd stelsel dat informatie bevat over vluchtschema's, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor

het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

### Artikel 3

#### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten en naar eigen keuze op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

- a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, zodanig in de dienstregeling worden opgenomen dat zij aansluiting bieden op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen, naar gelang het geval;

- b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en wanneer meer dan een luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan een zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierdevrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen materieel en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleast materieel, en kan zij de exploitatie verrichten op grond van commerciële afspraken met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de gedeelten van vluchten waarop sprake is van verandering van luchtvaartuig.

### Artikel 4

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdrag-

sluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de desbetreffende exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

## Artikel 5

### *Intrekking of opschorting van vergunningen*

1. De Verdragsluitende Partijen hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt het overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

## Artikel 6

### *Tarieven*

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer dit niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de

andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

## Artikel 7

### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 8

### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen worden aangeboden dienen nauw aan te sluiten op de behoeften van het publiek aan vervoer op de omschreven routes en dienen als voornaamste doelstelling te hebben het bieden van een toereikende capaciteit om te voorzien in de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften met betrekking tot het vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en de landen van uiteindelijke bestemming van het verkeer.

4. Het voorzien in het vervoer van passagiers, vracht en post, zowel opgenomen als afgezet op punten op de omschreven routes op de grondgebieden van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, dient te geschieden in overeenstemming met het algemene beginsel dat de capaciteit dient aan te sluiten bij:

- a. de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;
- b. de vervoersbehoeften van het gebied waar de luchtvaartmaatschappij en/of haar codeshare-partner(s) doorheen voeren, rekening houdend met lokale en regionale diensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die dit gebied vormen; en
- c. de behoefte aan exploitatie van doorgaande vluchten.

## Artikel 9

### *Dienstregeling*

1. De door de ene Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij doet vijfenveertig (45) dagen van tevoren kennisgeving van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.



2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

## Artikel 10

### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 11

### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winst uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal vervoer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen en door met de exploitatie van zodanige luchtvaartuigen verband houdende roerende goederen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winst uit de deelneming in een samenwerkingsverband („pool”), een gemeenschappelijke onderneming („joint business”) of een internationale exploitatie-instelling („international operating agency”).

5. Indien in een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen inzake het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot het inkomen en het vermogen procedures zijn geregeld die afwijken van de in het eerste tot en met vierde lid van dit artikel bedoelde, zijn de bepalingen van het verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot het inkomen of vermogen van toepassing.

## Artikel 12

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere munteenheid.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste vijftienvertig (45) dagen na de

aanvraag toestemming voor de overmaking, in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

4. Wanneer de Verdragssluitende Partijen een speciale overeenkomst inzake de betaling hebben gesloten, worden de betalingen verricht in overeenstemming met de bepalingen van die overeenkomst.

### Artikel 13

#### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of ten behoeve van bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragssluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragssluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragssluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Verdragssluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen van beide Verdragssluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaat-

schappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

#### Artikel 14

##### *Veiligheidsnormen*

1. Elke Verdragsluitende Partij erkent bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Verdragsluitende Partij zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, als geldig voor de exploitatie van het luchtvervoer, bedoeld in dit Verdrag, mits de normen voor deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

Elke Verdragsluitende Partij kan zich evenwel het recht voorbehouden om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt of voor haar eigen onderdanen geldig zijn verklaard door de andere Verdragsluitende Partij.

2. Een Verdragsluitende Partij kan verzoeken om overleg inzake de door de andere Verdragsluitende Partij gehandhaafde veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij. Indien een Verdragsluitende Partij naar aanleiding van dit overleg van mening is dat de andere Verdragsluitende Partij veiligheidsnormen en -eisen in deze gebieden die ten minste gelijkwaardig zijn aan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, wordt de andere Verdragsluitende Partij in kennis gesteld van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Verdragsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning of technische goedkeuring van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken of aan beperkingen te onderwerpen indien de andere Verdragsluitende Partij binnen een redelijke termijn geen adequate maatregelen tot verbetering neemt.

#### Artikel 15

##### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn

macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint dit overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

## Artikel 16

### *Geautomatiseerde boekingsystemen*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:
  - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerprodukten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;
  - b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en op non-discriminatoire wijze toegang hebben tot en gebruik kunnen maken van de GBS-en op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;
  - c. in dit verband de door de EG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van Nederland, terwijl op het grondgebied van de Macedonische Regering de ICAO-Gedragscode van toepassing is.
2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij op haar grondgebied vrije en onbelemmerde toegang heeft tot haar als hoofdsysteem gekozen GBS. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:
  - a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
  - b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

## Artikel 17

### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.
2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen.

Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen van dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan hun respectieve constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij dit Verdrag wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

## Artikel 18

### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

4. Indien en zolang een der Verdragsluitende Partijen zich niet houdt aan een ingevolge het tweede lid van dit artikel gedane uitspraak, kan de andere Verdragsluitende Partij alle rechten of privileges die zij krachtens dit Verdrag aan de in gebreke zijnde Partij heeft verleend, beperken, opschorten of intrekken.

5. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten en noodzakelijke vergoeding van haar scheidsman; het honorarium van de derde scheidsman

en de noodzakelijke kosten van deze, alsmede de voor de arbitrage verschuldigde kosten worden in gelijke delen door de Verdragsluitende Partijen gedragen.

#### Artikel 19

##### *Opzegging*

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag op te zeggen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 21

##### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaard multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

#### Artikel 22

##### *Werkingsfeer*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

#### Artikel 23

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag na de datum van ondertekening ervan en treedt in werking op de eerste dag



van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun respectieve landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Skopje op 6 februari 1997, in de Nederlandse, de Macedonische en de Engelse taal. In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

(w.g.) H. HEIJNEN

*Voor de Macedonische Regering*

(w.g.) D. BUZLEVSKI

---

### **Bijlage**

bij het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Macedonische Regering inzake luchtdiensten

*Routetabel:*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Macedonische Verdragsluitende Partij heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:  
alle punten op het grondgebied van de Macedonische Verdragsluitende Partij – tussenliggende punten – alle punten op het grondgebied van de Nederlandse Verdragsluitende Partij – verder gelegen punten, in beide richtingen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Verdragsluitende Partij heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:

alle punten op het grondgebied van de Nederlandse Verdragsluitende Partij – tussenliggende punten – alle punten op het grondgebied van de Macedonische Verdragsluitende Partij – verder gelegen punten, in beide richtingen.

*Noten:*

1. Enkele of alle punten op de omschreven routes kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op enkele of alle vluchten worden overgeslagen.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de in de bovenstaande routetabel omschreven routes, met een dagelijkse frequentie.

3. Onder voorbehoud van overeenstemming tussen de twee aangewezen luchtvaartmaatschappijen en goedkeuring door de twee Regeringen heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij het recht volledige vijfde-vrijheidsrechten uit te oefenen op alle tussenliggende en verder gelegen punten in haar routetabel.

4. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan gebruik maken van haar eigen materieel en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleast materieel en kan de exploitatie verrichten op grond van commerciële afspraken, met inbegrip van, maar niet beperkt tot „code-sharing” met (een) luchtvaartmaatschappij(en) van (een) derde land(en).

5. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de gedeelten van vluchten waarbij sprake is van verandering van luchtvaartuig.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

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

The Government of the Kingdom of the Netherlands and  
the Macedonian Government, their States hereinafter referred to as the Contracting  
Parties,

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at  
Chicago on 7 December 1944,

desiring to contribute to the progress of international civil aviation,

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

have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise re-  
quires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation,  
opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted un-  
der Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention  
under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become  
effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Government of the Kingdom of the Netherlands: the Minister of Transport,  
Public Works and Water Management;

for the Macedonian Government: the Ministry of Transport and Communications, Di-  
rectorate General of Civil Aviation;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present ex-  
ercised by the said authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and autho-  
rized in accordance with Article 4 of this Agreement;

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

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pur-  
suant to Article 2 of this Agreement) and the route specified in the Annex to this Agreement  
respectively;

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

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

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

I) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

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

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline, in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

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

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

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

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

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

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

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

#### *Article 3. Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such

aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

#### *Article 4. Designation and Authorization*

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

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

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

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

#### *Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The Contracting Parties shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

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

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

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

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

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

#### *Article 6. Tariffs*

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

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

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

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

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

*Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:
  - a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
  - b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

*Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.
4. Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline, shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
  - a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
  - b) traffic requirements of the area through which the airline and/or its codeshare partner(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and
  - c) the requirements of through airline operations.

*Article 9. Timetable*

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

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

*Article 10. Taxes, Customs and Charges*

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

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

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

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

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

*Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.



2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

#### *Article 12. Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

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

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most forty-five (45) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

4. Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

#### *Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

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

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the territory of the said Contracting Party.

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

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

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

#### *Article 14. Aviation Safety*

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airline. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

#### *Article 15. Aviation Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory

of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

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

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

#### *Article 16. Computer Reservation System*

1. The Contracting Parties agree that:

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

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

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of the Macedonian Government the Code of Conduct of ICAO shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

*Article 17. Consultation and Amendment*

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

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

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

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

*Article 18. Settlement of Disputes*

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

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

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

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

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

*Article 19. Denunciation*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to denounce is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Registration with ICAO*

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

*Article 21. Applicability of Multilateral Agreements*

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

*Article 22. Applicability*

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

*Article 23. Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day following the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing through diplomatic channels that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Skopje, on 6 February 1997, in the Netherlands, Macedonian and English language. In the event of any inconsistencies the English language shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. HEIJNEN  
Ambassador

For the Macedonian Government:

D. BUZLEVSKI  
Minister for Transport and Communications

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE MACEDONIAN GOV-  
ERNMENT

ROUTE SCHEDULE:

1. The designated airline of the Netherlands Contracting Party shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder.

all points in the territory of the Netherlands Contracting Party -- intermediate points -- all points in the territory of the Macedonian Contracting Party -- points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Macedonian Contracting Party shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

all points in the territory of the Macedonian Contracting Party -- intermediate points -- all points in the territory of the Netherlands Contracting Party -- points beyond and vice versa.

Notes:

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

2. The designated airline of either Contracting Party shall be allowed to operate on the routes specified in the abovementioned Route Schedule, up to a daily frequency.

3. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to exercise full fifth freedom rights on all intermediate and beyond points in its respective Route Schedule, subject to agreement between the two designated airlines and approval by the two Governments.

4. A designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements, including but not limited to codesharing with (an) airline(s) from (a) third country (countries).

5. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

[ MACEDONIAN TEXT — TEXTE MACÉDONIEN ]

СПОГОДБА ЗА РЕДОВЕН ВОЗДУШЕН СООБРАКАЈ

помеѓу

ВЛАДАТА НА КРАЛСТВОТО ХОЛАНДИЈА

и

МАКЕДОНСКАТА ВЛАДА

Помеѓу Владата на Кралството Холандија и македонската Влада за редовен воздушен сообраќај помеѓу и вон нивните територии

Владата на Кралството Холандија и македонската Влада и нивните држави во понатамошниот текст Договорни страни,

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

Сакајќи да дадат придонес кон унапредувањето на меѓународното цивилно воздухопловство,

Сакајќи да склучат Спогодба со цел да се воспостави редовен воздушен сообраќај помеѓу и вон нивните територии,

Се договорија за следното:

Член 1

Дефиниции

За целите на оваа Спогодба и нејзиниот Додаток го имаат следното значење, освен ако од самиот текст не се 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 Анекс усвоен согласно член 90 од Конвенцијата и секоја измена и дополнување на Анексите или Конвенцијата согласно членовите 90 и 94 од истата се додека овие Анекси и измени и дополнувања се во сила или се ратификувани и од двете договорни страни;



- б. Под поимот "воздухопловни власти" се подразбира:  
за Владата на Кралството Холандија: Министерство за сообраќај,  
јавни работи и водостопанство;  
за македонската Влада: Министерството за сообраќај и врски -  
Дирекција за цивилна воздушна пловидба;  
или и во двата случаи било кое лице или орган законски  
овластен да извршува секоја функција која во моментот ја  
вршат спомнатите власти;
- ц. Под поимот "определен авиопревозник" се подразбира авиопревоз-  
ник кој е определен и овластен согласно член 4 од оваа Спогодба;
- д. Под поимот "територија" се подразбира значението доделено во  
член 2 од Конвенцијата;
- е. Поимите "воздушен сообраќај", "меѓународен воздушен сообраќај",  
"авиопревозник" и "запирање за непревознички цели" го имаат  
значението кое им е доделено во член 96 од Конвенцијата;
- ф. Под поимите "договорен сообраќај" и "утврдени линии" се  
подразбира меѓународниот воздушен сообраќај согласно член 2  
од оваа Спогодба и линиите утврдени во Анексот на оваа  
Спогодба;
- г. Под "складиште на воздухоплов" се подразбираат артиклите кои  
по својата природа се наменети за користење или продавање во  
воздухопловите за време на летот, вклучувајќи ги и резервите  
кои по својата природа се наменети за користење и или продавање;
- х. Под поимот "Спогодба" се подразбира оваа Спогодба, нејзиниот  
Анекс изработен во текот на применување на истата и секоја  
измена и дополнување на Спогодбата или на Анексот;
- и. Под поимот "тарифа" се подразбира било кој наплатен износ  
или кој треба да се наплати од страна на авиопревозниците,  
директно или преку нивни агенти, на било кое лице или субјект  
за превоз на патници(и нивниот багаж) и стока (со исклучок на  
пошта) во воздушниот сообраќај, вклучувајќи ги:

I. условите со кои се регулира користењето и примената на една тарифа, и

II. надоместоците и условите за било која помошна услуга во врска со овој превоз која се нуди од страна на авиопревозниците;

Под поимот "замена на воздухоплов" се подразбира можноста сообраќајот кој што еден определен авиопревозник го врши на една договорна линија со претходно утврдени капацитети на воздухоплови, истиот да го извршува со воздухоплови од различни капацитети од оние кои се користат на друг сектор од истата линија;

Под поимот "компјутерски систем за резервација" (CRS) се подразбира компјутеризиран систем кој содржи информации за редот на летање на авиопревозникот, слободни места, цената на превозот и соодветните услуги и преку кој може да се врши резервација и/или да се издаваат билети и кој, делумно или во целост, треба да стои на располагање на патничките агенти.

## Член 2

### Доделување на сообраќајни права

Секоја договорна страна и ги дава на другата договорна страна, освен ако поинаку не се утврди во Анексот, следниве права во врска со вршењето на меѓународниот воздушен сообраќај од страна на определениот авиопревозник на другата договорна страна:

- а. право да прелетува преку нејзината територија без слетување;
- б. право да слетува на нејзината територија заради запирање за непревознички цели;
- ц. право, за време на вршење на договорениот сообраќај на утврдена линија, да слетува на нејзината територија заради земање и оставање на патници, стока и пошта во меѓународниот сообраќај, поединечно или во комбинација.

На авиопревозникот на една договорна страна не му се дава право, наспроти утврденото во став 1 на овој член, да учествува во воздушниот сообраќај помеѓу места на територијата на другата договорна страна.

Член 3

Замена на воздухоплов

Секој определен авиопревозник може на било кој или на сите летови на договорениот сообраќај по свој избор да го замени воздухопловот на територијата на другата договорна страна во било кое место долж утврдените линии, под услов:

- а. воздухопловот кој се користи од местото на замената на воздухопловот па натаму, мора да лета согласно објавениот ред на летање за воздухопловот кој се заменува, било во една или во двете насоки, во зависност од случајот;
- б. во случај на замена на воздухоплов на територијата на другата договорна страна и кога со повеќе од еден воздухоплов се врши сообраќај од местото на замената, само еден воздухоплов може да биде со еднаква големина, а ниеден друг не може да биде поголем од воздухопловот кој се заменува, а се користи во секторот на третата и четвртата слобода.

Заради замена на воздухоплови, определен авиопревозник може да користи сопствен. воздухоплов и, согласно државните прописи, изнајмен воздухоплов и може да работи согласно комерцијалните аранжмани склучени со друг авиопревозник.

Определениот авиопревозник може да користи различни или идентични броеви на летот во секторите на кои се заменуваат воздухопловите.

Член 4

Определување и дозвола за работа

Секоја договорна страна има право да определи еден авиопревозник заради вршење на договорениот сообраќај на утврдените линии во Анексот и во писмена форма по дипломатски пат да ја извести другата договорна страна како и да го замени претходно определените авиопревозник со друг.

2. По приемот на известувањето, секоја договорна страна, согласно одредбите на овој член, без одлагање ќе му издаде на одредениот авиопревозник на другата договорна страна соодветна дозвола за работа.
3. По добивањето на дозволата за работа од став 2 на овој член, одредениот авиопревозник може во секое време да започне да го врши договорениот сообраќај на утврдените линии, на дел од нив или во целост, под услов тој да се придржува кон одредбите на оваа Спогодба и дека тарифите за овој сообраќај се утврдени согласно одредбите на член 6 од оваа Спогодба.
4. Секоја договорна страна има право да одбие да даде дозвола за работа утврдена во став 2 на овој член, или да ја даде дозволата за работа под услови кои се сметаат дека се неопходни одредениот авиопревозник да ги користи правата утврдени во член 2 од оваа Спогодба, ако таа не е уверена дека мнозинскиот дел на сопственичките права и ефикасната контрола на авиопревозникот се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани или на двете.

#### Член 5

#### Повлекување и суспензија на дозволата за работа

1. Секоја договорна страна има право да се воздржи од издавање на дозвола за работа утврдена во член 4 на авиопревозникот определен од другата договорна страна, како и да ја повлече или суспендира или да постави услови:
  - а. во случај кога тој авиопревозник не ги исполнува условите поставени од воздухопловните власти на таа договорна страна согласно законите и другите прописи кои тие нормално и реално ги применуваат согласно Конвенцијата;
  - б. во случај кога авиопревозникот не ги почитува законите и другите прописи на таа договорна страна;

- ц. во случај кога тие не се уверени дека мнозинскиот дел на сопственичките права и ефикасната контрола се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани или на двете;
  - д. во случај кога авиопревозникот не работи согласно условите пропишани со оваа Спогодба;
2. Правата наведени во став 1 на овој член ќе се користат само по извршени консултации со воздухопловните власти на другата договорна страна, освен во случај кога е неопходно да се изврши моментална суспензија или повлекување со цел да се спречи понатамошно кршење на законите или другите прописи. Ако договорните страни не се договорат поинаку, консултациите ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од датумот на приемот на барањето за консултации.

#### Член 6

##### Тарифи

1. Тарифите кои определените авиопревозници на договорните страни ги наплатуваат за превоз помеѓу нивните територии ќе бидат оние кои ги одобриле воздухопловните власти на двете договорни страни и ќе се утврдат врз оправдани нивоа имајќи ги во предвид сите релевантни фактори, вклучувајќи ги и трошоците на работењето, разумната добивка и тарифите на други авиопревозници за било кој дел од утврдената линија.
2. Секогаш кога е можно тарифите наведени во став 1 на овој член, определените авиопревозници ќе ги договорат користејќи ги постапките на Здружението на авиопревозниците во меѓународниот воздушен сообраќај за поставување на тарифи. Ако ова не е можно, тарифите ќе се договорат помеѓу определените авиопревозници. Во секој случај тарифите подлежат на одобрување од страна на воздухопловните власти на двете договорни страни.
3. Договорените тарифи ќе се поднесат на одобрение до воздухопловните власти на двете договорни страни најмалку шеесет (60) дена пред предложениот датум за нивна примена, освен ако во посебни случаи воздухопловните власти се договорат да го намалат овој рок.

4. Одобрувањето на тарифите може да се даде веднаш, или ако виедна од воздухопловните власти не достави информација за неприфаќање во рок од триесет (30) дена од датумот на поднесувањето, согласно став 3 на овој член, ќе се смета дека тарифите се одобрени.

Во случај да се скрати рокот за поднесување на тарифи, како што се предвидува во став 3, воздухопловните власти можат да се договорат да се скрати и рокот во кој било кое неприфаќање мора да се најави.

5. Ако не може да се договори тарифа согласно став 2 на овој член, или ако, за време на периодот кој се применува согласно став 4 на овој член, една од воздухопловните власти им достави на другите воздухопловни власти извештај за нивно неприфаќање за било која тарифа утврдена согласно одредбите од став 2 на овој член, воздухопловните власти на двете договорни страни ќе настојуваат да ја утврдат тарифата со меѓусебен договор.
6. Ако воздухопловните власти не можат да се договорат за тарифа која е поднесена согласно став 3 на овој член, или не можат да се договорат околу утврдувањето на тарифа согласно став 5 на овој член, спорот ќе се реши согласно одредбите од член 18 на оваа Спогодба.
7. Тарифите утврдени согласно одредбите на овој член ќе останат во сила се додека не се утврдат нови тарифи.
8. Определените авиопревозници на двете договорни страни не смеат да наплаќаат тарифи кои се разликуваат од оние кои се одобрени согласно одредбите на овој член.

#### Член 7

##### Комерцијални активности

1. На определените авиопревозници на двете договорни страни ќе им биде дозволено:
  - а) на територијата на другата договорна страна да отворат деловни просторин за рекламирање на воздушниот превоз и за продажба на билети како и за други услуги кои се потребни за обезбедување на воздушниот превоз;

6. на територијата на другата договорна страна да се ангажираат во продажбата на превозни документи директно и, по дискреција на авиопревозникот, преку свои агенти.
2. На определениот авиопревозник на една договорна страна ќе му се дозволи да доведе и вработи на територијата на другата договорна страна свој управен, комерцијален, оперативен и технички персонал доколку тоа е потребно во врска со реализирањето на воздушниот сообраќај.
3. Потребата за ваков персонал, по избор на определениот авиопревозник, може да се задоволи со користење на негов сопствен персонал или со користење на услуги од било која друга организација, компанија или авиопревозник кој работи на територијата на другата договорна страна, а кој е овластен да врши вакви услуги на територијата на таа договорна страна.
4. Горе наведените активности мора да се вршат согласно законите и другите прописи на другата договорна страна.

Член 8

Фер конкуренција

1. Определените авиопревозници на двете договорни страни ќе имаат еднакви можности и права да учествуваат во меѓународниот воздушен сообраќај опфатен со оваа Спогодба.
2. Секоја договорна страна ќе ги превземе сите соодветни активности во рамките на нејзиното законодавство со цел да се елиминираат сите форми на дискриминација или нелојална конкуренција која може негативно да влијае врз конкурентската позиција на авиопревозниците на другата договорна страна.
3. Договорениот сообраќај кој го вршат определените авиопревозници на договорните страни треба да е во сооднос со барањата за превоз на утврдените линии и како своја основна цел мора да обезбеди капацитет соодветен на сегашните и предвидените барања за превоз на патници, стока и пошта помеѓу територијата на договорната страна која го определува авиопревозникот и земјите на крајната дестинација на сообраќајот.

4. Обезбедувањето на превозот на патници, стока или пошта натоварени и истоварени на места на утврдените линии на териториите на држави кои не го определуваат авиопревозникот ќе се утврди согласно принцип според кој капацитетот треба да биде во сооднос со:
  - а. сообраќајните барања помеѓу земјата на местото на поаѓање и земјите на дестинацијата;
  - б. сообраќајните барања на областа преку која авиопревозникот и/или codeshare партнерот (партнерите) /партнер со кој авиопревозникот има договор за деловна соработка/ врши сообраќај имајќи го во предвид локалниот и регионалниот сообраќај кој го вршат авиопревозниците на државите од таа област; и
  - в. барањата на вкупниот сообраќај на авиопревозниците.

Член 9

Ред на летање

1. Авиопревозникот определен од една договорна страна ќе ги извести воздухопловните власти на другата договорна страна, четириесет и пет (45) дена однапред, за редот на летање на неговиот предвиден сообраќај, со спецификација на фреквенцијата, типовите на воздухоплови, конфигурацијата и бројот на седиштата кои треба да се достапни на јавноста.
2. Барањата за дозвола за вршење на дополнителни летови определениот авиопревозник треба директно да ги достави на одобрение до воздухопловните власти на другата договорна страна.

Член 10

Такси, царински и други давачки

1. Определениот авиопревозник на секоја договорна страна за воздухопловот со кој врши меѓународен воздушен сообраќај како и за неговата редовна опрема, резервните делови, резервите на гориво и масло, складиште во воздухопловот (вклучувајќи храна, пијалоци и тутун), како и за пропагандниот материјал кој се наоѓа во воздухопловот, по слетувањето на територијата на другата договорна страна ќе се ослободи од плаќање на сите царински и други давачки,



надоместоци за инспекциски надзор и слични државни или локални давачки под услов таа опрема и резервите да останат во воздухопловот се до неговото повторно полетување.

2. Што се однесува до редовната опрема, резервните делови, резервите на гориво и масло и складиште во воздухопловот кои се виесени на територијата на една договорна страна од страна на, или во име на, определен авиопревозник од другата договорна страна или кои се земени во воздухопловот со кој тој определен авиопревозник врши сообраќај и кои ќе се користат само во воздухопловот додека врши меѓународен сообраќај, нема да се наметнуваат никакви давачки и надоместоци, вклучувајќи царински давачки и надоместоци за инспекциски надзор кон инаку се наплатуваат на територијата на првата договорна страна, дури како овие резерви треба да се користат на делови од патувањето кое се врши преку територијата на договорната страна на која тие се земени во воздухопловот.

Артиклите спомнати погоре можат да се стават под царински надзор или контрола.

Одредбите од овој став не можат да се интерпретираат на таков начин, една договорна страна да стане предмет на обврска да ги надомести царинските давачки кои веќе се наплатени за горе наведените артикли.

3. Редовната опрема во воздухопловот, резервните делови, резервите на гориво и масло како и складиштето во воздухопловот на било која договорна страна можат да се истоварат на територијата на другата договорна страна само со одобрение на царинските власти на таа договорна страна, кои можат да побараат овој материјал да се стави под нивни царински надзор се до повторен извоз на истите или со нив ќе се ракува поинаку согласно царинските одредби.

#### Член 11

##### Двојно оданочување

1. Добивката и профитот остварени со воздухопловот со кој се врши меѓународен сообраќај ќе се оданочи само во државата каде што се наоѓа управата на претпријатието.
2. Заработувачката од отуѓување на воздухопловот со кој се врши меѓународен сообраќај ќе се оданочи само во државата каде што се наоѓа управата на претпријатието.

3. Данокот на вредноста на воздухопловот со кој се врши меѓународен воздушен сообраќај, како и на подвижниот имот кој е во функција на тој сообраќај ќе се плаќа само во државата каде што се наоѓа управата на претпријатието.
  4. Одредбите од став 1 на овој член исто така ќе се применуваат на добивката и профитот остварени по основ на договор за комерцијална соработка помеѓу определените авиопревозници на двете договорни страни за заедничко летување на утврдените линии (pool, joint venture ), или од учеството во работата на било која меѓународна агенција.
- ¶ Ако меѓу договорните страни е склучен договор за избегнување на двојно оданочување и за спречување на избегнување да се плати данок од добивката и вредноста предвиден со постапка која се разликува од наведеното во ставовите од 1-4 на овој член, ќе се применуваат одредбите од договорот за избегнување на двојно оданочување на приходот или вредноста на капиталот.

#### Член 12

##### Трансфер на финансиски средства

1. Определените авиопревозници на договорните страни слободно ќе ги продаваат услугите за воздушниот превоз на териториите на двете договорни страни, било директно или преку агент, во било која валута.
2. Определените авиопревозници на договорните страни слободно ќе вршат трансфер од територијата на продажбата во нивната територија на вишокот на средства остварен на територијата на продажбата, а по измирување на трошоците од работата. Во трансферот на нето приходот ќе бидат вклучени и приходите од продажбата, остварени директно или преку агенти и од помошните или дополнителни услуги, како и од нормалните комерцијални камати кои се добиваат на овие приходи, додека истите се на депозит чекајќи на трансфер.
3. Определените авиопревозници на договорните страни ќе добијат одобрение за ваков трансфер во рок од најмногу четиресетипет (45) дена од барањето, кој ќе се изврши во слободна конвертибилна

валута, по официјалниот девизен курс за промена на локалната валута кој важи на денот на продажбата.

Определените авиопревозници на договорните страни слободно ќе го реализираат актуелниот трансфер по приемот на одобрението.

1. Ако помеѓу договорните страни е склучен посебен договор за плаќање, плаќањето ќе се врши согласно одредбите на тој договор.

### Член 13

#### Примена на закони и други прописи и постапки

1. Законите, другите прописи и постапки на било која договорна страна кои се однесуваат на влез во и заминавање од нејзината територија на воздухопловите кои се користат во меѓународниот воздушен сообраќај, или во врска со работата и сообраќајот на таквите воздухоплови, определениот авиопревозник на другата договорна страна ќе ги применува по влезот во, се додека се наоѓаат на таа територија, вклучувајќи го и заминавањето од истата.
2. Законите, другите прописи и постапки на било која договорна страна кои се однесуваат на имиграција, пасоши или други одобрени патни документи, на влез во, одобрение за влез, царина и карантин, ќе се почитуваат од страна на или во име на екипажите, патниците, стоката и поштата кои се превезени со воздухоплови на определениот авиопревозник на другата договорна страна по нивниот влез во, престој на територијата, вклучувајќи го и заминавањето на истата.
3. Патниците, багажот и стоката во директен транзитен превоз преку територијата на било која договорна страна кои не го напуштаат транзитниот простор на аеродромот кој се наоѓа под царинска и пасошка контрола, не подлежат на контрола, освен во случај на мерки на безбедност против насилство и грабеж на воздухоплови. Багажот и стоката во директен транзитен превоз ќе се ослободат од плаќање на царински давачки и други слични такси.

4. Таксите и надоместоците кои се применуваат на територијата на било која договорна страна на работата на авиопревозникот на другата договорна страна за користење на аеродромите и другите олеснувања во воздухопловството на територијата на првата договорна страна нема да бидат поголеми од оние кои се применуваат на работата на било кој друг авиопревозник кој е ангажиран во слични работи.
5. Ниедна договорна страна нема да му даде предност на било кој друг авиопревозник во однос на определениот авиопревозник на другата договорна страна во спроведувањето на нејзините царински, имиграциони, карантински и слични прописи; или за користење на услугите на аеродромите, воздушните патишта и за контрола на летање, како и придружните олеснувања кои се под нејзина контрола.

#### Член 14

#### Воздухопловна сигурност

1. За целите за вршење на воздушниот превоз предвиден во оваа Спогодба секоја договорна страна ќе ги признае за важечки уверенијата за пловидбеност, уверенијата за оспособеност и дозволите издадени или кои другата договорна страна ги признава за важечки и кои сеуште се во сила, под услов таквите уверенија или дозволи да се еднакви на минималните стандарди кои можат да се утврдат согласно Конвенцијата.  
Меѓутоа, секоја договорна страна може да не ги признае, за прелетување преку нејзината територија, како важечки уверенијата за оспособеност и дозволите кои на нејзините државјани им ги издала или признала друга држава.
2. Секоја договорна страна може да побара консултации во врска со стандардите за сигурност кои ги применува другата договорна страна, а кои се однесуваат на воздухопловните олеснувања, воздухопловниот екипаж, воздухопловите и на работењето на определениот авиопревозник. Ако, после овие консултации, една договорна страна открие дека другата договорна страна, ефикасно не ги применува и спроведува стандардите и барањата за сигурност во овие области кои ги задоволуваат минималните стандарди и можат

да се утврдат согласно Конвенцијата, таа ќе ја извести другата договорна страна за овие наоди како и за чекорите кои се сметаат дека се неопходни за да се обезбеди примена на овие минимални стандарди, а другата договорна страна ќе превземе соодветни активности за исправка на наодите. Секоја договорна страна го задржува правото да го повлече, поништи или ограничи одобрувањето за работа или техничката дозвола на авиопревозник определен од другата договорна страна ако другата договорна страна не превземе соодветни активности за исправка на наодите во еден разумен временски период.

#### Член 15

#### Воздухопловна безбедност

1. Договорните страни се согласуваат да си ја обезбедат неопходната помош што се однесува до спречување на грабеж на воздухоплов и на други незаконски дејствија вперени против безбедноста на воздухопловите, аеродромите и навигациските уреди како и на било која закана вперена против воздухопловната безбедност.
2. Секоја договорна страна се согласува да постапува согласно не-дискриминаторските и општо применливите одредби за безбедност кои ги бара другата договорна страна за влез во територијата на другата договорна страна и да ги превземе сите потребни мерки за контрола на патниците и нивниот рачен багаж. Секоја договорна страна исто така со внимание ќе го разгледа секое барање доставено од другата договорна страна за преземање на посебни мерки за безбедноста на нејзините воздухоплови или патници заради отстранување на закана.
3. Договорните страни ќе делуваат согласно применливите одредби за воздухопловна безбедност утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во случај една договорна страна да отстапи од овие одредби, другата договорна страна може да побара консултациони со таа договорна страна. Ако договорните страни не се договорат поинаку, консултациите ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од датумот на приемот на барањето. Ако не се постигне задоволувачки договор, во тој случај постои основ да се примени членот 18 од оваа Спогодба.

4. Договорните страни ќе делуваат согласно одредбите на Конвенцијата за кривични и некои други дела сторени во воздухоплов, потпишана во Токио на 14 септември 1963 година, Конвенцијата за сузбивање на грабеж на воздухоплов, потпишана во Хаг на 16 декември 1970 година, и Конвенцијата за сузбивање на незаконски дејствија против безбедноста на цивилното воздухопловство, потпишана во Монреал на 23 септември 1971 година, се додека договорните страни се потписнички на овие Конвенции.
5. Ако се случи инцидент или закана за грабеж или грабеж на воздухоплов или друго незаконско дејствие против безбедноста на таквиот воздухоплов, аеродромите и навигациските уреди, договорните страни ќе си помагаат една со друга со тоа што ќе ја олеснат меѓусебната комуникација со намера брзо и сигурно да се одстранат инцидентот или заканата од истиот.

Член 16

Компјутерски систем за резервација

1. Договорните страни се согласуваат дека:
  - а. ќе го штитат интересот на корисниците на услугите во воздушниот превоз од секаков вид на злоупотреба на овие информации, вклучувајќи го и нивното злонамерно презентирање;
  - б. определениот авиопревозник на една договорна страна и неговиот агент ќе имаат неограничен и поеднаков пристап до и за користењето на компјутерските системи за резервација на територијата на другата договорна страна;
  - в. во таа смисла правилата за користење на компјутерскиот систем за резервација усвоени од страна на ЕУ, ќе имаат предност во примената на територијата на холандската Влада, додека пак на територијата на македонската Влада ќе се даде предност на правилата за користење на компјутерски систем за резервација утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO).
2. Секоја договорна страна гарантира слободен и целосен пристап на нејзината територија на определениот авиопревозник на другата договорна страна кон примената на компјутерскиот систем за

резервација избран како нејзин примарен систем. Ниедна од договорните страни на своја територија нема да наметне или да дозволи да се наметнат на компјутерскиот систем за резервација на определениот авиопревозник на другата договорна страна построги барања од оние кои се наметнати на компјутерскиот систем за резервација на нејзиниот определен авиопревозник, кога станува збор за:

- a. работата и продажбата на услугите на компјутерскиот систем за резервација вклучувајќи го дисплејот и правилата за едитирање на компјутерскиот систем за резервација, и
- b. пристапот до и користењето на комуникациските олеснувања, изборот и употребата на техничкиот хардвер и софтвер или инсталацијата на хардверот.

Член 17

Советувања и измени и дополн

1. Со цел да се постигне блиска соработка, воздухопловните власти на договорните страни од време на време ќе се консултираат меѓу себе со цел да се осигура спроведувањето и задоволителното придржување кон одредбите на оваа Спогодба.
2. Било која договорна страна може да побара консултации заради изменување на сегашната Спогодба или Анексот кон истата. Консултациите ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од датумот кога другата договорна страна го примила барањето, освен ако поинаку не е договорено.  
  
Консултациите може да се водат усно или со кореспонденција.
3. Секоја измена и дополнување на сегашната Спогодба за која се согласиле договорните страни ќе влезе во сила на датумот на кој договорните страни писмено ќе се известат меѓу себе дека се исполнети нивните уставни барања што се однесуваат на истите.
4. Било која измена и дополнување на Анексот на сегашната Спогодба, воздухопловните власти ќе ги договорот на писмено, а ќе влезат во сила на датум кој спомнатите власти треба да го утврдат.

Член 18

Решавање на спорови

1. Ако меѓу 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, на барање на било која договорна страна спорот може да се достави за решавање до тричлен арбитражен суд, а секоја договорна страна треба да предложи по еден арбитар, а овие двајца ќе го предложат третиот арбитар, под услов третиот арбитар да не биде државјанин ни на една договорна страна. Секоја договорна страна ќе определи арбитар во рок од шеесет (60) дена од датумот на приемот на известувањето од било која договорна страна преку дипломатски пат, со кое се бара арбитража на спорот, а наменувањето на третиот арбитар ќе се изврши во наредниот период од шеесет (60) дена. Ако било која од договорните страни не успее да определи свој арбитар во дадениот рок, или ако и третиот арбитар не се наменува во дадениот рок, било која договорна страна може да побара од Претседателот на Советот на Меѓународната организација за цивилновоздухопловство да наменува арбитар или арбитражи.
3. Договорните страни се обврзуваат дека ќе се придржуваат кон било која одлука донесена согласно став 2 од овој член.
4. Ако, и се додека, било која од договорните страни не се придржува кон одлуката донесена согласно став 2 од овој член, другата договорна страна може да ограничи, суспендира или повлече било кое право или привилегија одобрени на другата договорна страна по основ на оваа Спогодба.
5. Секоја договорна страна ќе ги сноси трошоците за својот арбитар, а трошоците за ангажирање на третиот арбитар, како и оние кои ќе произлезат од активностите на арбитражата подеднакво ќе ги делат договорните страни.



Член 19

Откажување на Спогодбата

Било која договорна страна може во секое време да и достави писмено известување преку дипломатски пат на другата договорна страна за својата одлука за откажување на оваа Спогодба.

Известувањето истовремено ќе се достави до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во тој случај оваа Спогодба ќе престае да важи дваесет (12) месеци од датумот кога другата договорна страна го примила известувањето, освен ако известувањето за откажување не се повлече со договор пред истекот на овој рок. Ако другата договорна страна не го потврди приемот на известувањето, ќе се смета дека го добила, четиринаесет (14) дена откако истото го добила Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

Член 20

Регистрација кај ICAO

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

Член 21

Применливост на мултилатерални  
Спогодби

1. Одредбите на Конвенцијата ќе се применуваат на оваа Спогодба.
2. Во случај да влезе во сила мултилатерална спогодба во врска со било која одредба опфатена во оваа Спогодба, а која и двете договорни страни ја прифатиле, соодветните одредби од таа спогодба ќе ги заменат соодветните одредби од оваа Спогодба.

Член 22

Применливост

Што се однесува до Кралството на Холандија, оваа Спогодба ќе се применува само во Европа.

Член 23

Влегување во сила

Оваа Спогодба ќе се применува привремено после триесеттиот ден од датумот на нејзиното потпишување, а ќе влезе во сила првиот ден од наредниот месец, по датумот кога двете договорни страни взаемно ќе се известат по писмен и дипломатски пат дека се задоволени формалностите за влегување во сила на истата согласно нивните уставни барања.

Како потврда на горе-наведеното, долу потпишаните овластени од своите Влади ја потпишаа оваа Спогодба.

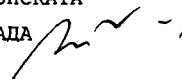
Составена во два оригинала во Скопје на 6 февруари 1997, на холандски, македонски и англиски јазик. Во случај на било каква недоследност ќе се примени текстот на англиски јазик.

ЗА ВЛАДАТА НА  
КРАЛСТВОТО ХОЛАНДИЈА



ЗА МАКЕДОНСКАТА

ВЛАДА



Анекс

кои Спогодбата за редовен воздушен сообраќај склучена помеѓу Владата на Кралството Холандија и македонската Влада.

План на линии:

1. Определениот авиопревозник од страна на холандската договорна страна ќе има право да врши воздушен сообраќај на линиите утврдени подолу:

сите места на територијата на холандската договорна страна - места помеѓу - сите места на територијата на македонската договорна страна - места надвор од македонската територија и обратно.

2. Определениот авиопревозник од страна на македонската договорна страна ќе има право да врши воздушен сообраќај на линиите утврдени подолу:

сите места на територијата на македонската договорна страна - места помеѓу - сите места на територијата на холандската договорна страна - места надвор од холандската територија и обратно.

Забелешки:

1. Едно или повеќе места на утврдените линии можат, по избор на секој определен авиопревозник, да се прелетаат на било кој или на сите летови.
2. На определениот авиопревозник на секоја договорна страна ќе му биде дозволено да врши сообраќај на линиите утврдени во горе спомнатиот План на линии, еднаш дневно.
3. Определениот авиопревозник на секоја договорна страна ќе има право да користи полна петта слобода на сите места помеѓу и места понатаму од територијата на другата договорна страна утврдени во Планот на линии, под услов да се постигне договор помеѓу двата определени авиопревозници и да се добие одобрување од страна на двете Влади.

4. Еден определен авиопревозник може да користи своја сопствена опрема и, доколку тоа го дозволуваат националните прописи, изнајмена опрема, а може да врши сообраќај согласно комерцијални договори, вклучувајќи го *codesharing* (партнер со кој склучува договор за деловна соработка) со еден авиопревозник (авиопревозници) од трета земја (трети земји), но со можност за склучување на договори и за други видови на соработка.
  
5. Еден определен авиопревозник може да користи различни или исти броеви на летовите на секторите каде што се врши замена на воздухопловите.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN RELATIF AUX SERVICES  
AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

et le Gouvernement de la Macédoine,

Ci-après dénommés les Parties contractantes,

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

Désirant contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désirant conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation,

a) Par " Convention ", on entend la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention et tout amendement apporté aux annexes ou à ladite Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou amendements aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles ;

b) Par " autorités aéronautiques " on entend :

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux ;

Pour le Gouvernement de la République de Macédoine, le Ministère des transports et des communications, Direction générale de l'aviation civile;

Ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction relevant actuellement de ces autorités ;

c) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

d) Le mot " territoire " a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) les mots " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention ;

f) Par " service convenu " et " route indiquée " on entend respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans l'annexe au présent Accord ;

g) Par " provisions ", on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus en cours de vol, y compris les fournitures du commissaire de bord;

h) le mot " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie conformément à ses dispositions et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) ainsi que :

I) les conditions de son établissement et de son application;

II) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de leur prestation.

j) Les mots " changement d'appareils " signifient que pour exploiter l'un des services convenus, l'entreprise désignée emploie des appareils de capacité différente sur un ou plusieurs secteurs de la route.

k) Par " système informatique de réservation " (SIR), on entend un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs applicables aux passagers et d'autres prestations, et qui permet de faire des réservations et/ou d'émettre des billets et aussi de mettre certaines ou la totalité de ces facilités à la disposition des agences de voyages.

### *Article 2. Octroi de droits*

1. À moins d'autres dispositions de l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour que l'entreprise désignée de l'autre Partie assure des transports aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire pour y embarquer ou y débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit de participer à des transports aériens entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

### *Article 3. Changement d'aéronefs*

1. Chaque entreprise désignée peut à son gré, à l'occasion de l'ensemble ou d'une partie des vols par lesquels elle assure les services convenus, changer d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à n'importe quel point des routes indiquées, à condition que :

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas ;

b) en cas de changement d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un aéronef est utilisé au-delà du point de chargement, un aéronef tout au plus soit de taille égale à celui qui est utilisé au titre des troisième et quatrième libertés et qu'aucun ne soit plus grand.

2. Aux fins des changements d'aéronefs, l'entreprise désignée peut utiliser son propre matériel et, sous réserve de la réglementation nationale, du matériel de louage et elle peut exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons qu'elle dessert avec d'autres appareils.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploite les services convenus sur les routes indiquées en annexe et de substituer une autre entreprise à celle qu'elle a auparavant désignée.

2. Au reçu d'une telle notification, l'autre Partie contractante délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise sous réserve des dispositions du présent article.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à assurer une partie ou la totalité des services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et, pour ces services, d'avoir établi des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante est libre de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou des ressortissants de cette Partie.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes peut refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie, les annuler ou les suspendre, ou encore imposer des conditions :

a) Si ses autorités aéronautiques considèrent que l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation et la réglementation qu'elles appliquent normalement et à juste titre conformément à la Convention ;

b) Si cette entreprise désignée ne se conforme pas à ses lois et règlements ;

c) Si ses autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de cette Partie ;

d) si, de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates s'imposent pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article sont exercés seulement après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs territoires sont les tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées, conformément aux modalités prévues à cette fin par l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, ils sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs dont il est ainsi convenu sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai prévu par l'article 4, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve plus un tarif dont il a été convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 5, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.



7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes n'appliquent pas de tarifs qui diffèrent des tarifs agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à:

a) maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de billets ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens ;

b) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre le personnel de direction, commercial, opérationnel ou technique dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien.

3. L'entreprise désignée peut choisir de faire appel à son propre personnel ou de recourir aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui a des activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et est autorisée à fournir de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont une possibilité égale et équitable de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toute mesure appropriée dans son domaine de compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique concurrentielle déloyale qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Les services convenus assurés par l'entreprise désignée (ou les entreprises désignées) des Parties contractantes sont étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour objectif primordial la fourniture d'une capacité suffisante par rapport aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport de passagers, de fret et de courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise et celui des pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers, de fret et de courrier, embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées sur le territoire d'Etats autres que ceux qui ont désigné l'entreprise suivent le principe général selon lequel cette capacité doit être en rapport avec

a) les besoins en matière de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,

b) les besoins en matière de trafic de la région traversée par l'entreprise (ou les entreprises), compte tenu des services locaux et régionaux établis par les compagnies aériennes des Etats appartenant à cette région,

c) les besoins en matière de trafic aérien de transit.

#### *Article 9. Horaire*

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés ainsi que la configuration et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peuvent être déposées pour approbation par l'entreprise désignée directement auprès des autorités aéronautiques de l'autre partie.

#### *Article 10. Taxes, douanes et redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour la fourniture de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont conservés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de celle-ci qui peuvent exiger que ces articles soient placés sur leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

*Article 11. Double imposition*

1. Les revenus et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation est imposable seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord que les Parties contractantes ont conclu entre elles pour éviter la double imposition sur le revenu ou le capital ou l'évasion fiscale concernant ces impôts prévoit des procédures différentes de celles qui sont visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord sont applicables.

*Article 12. Transferts de fonds*

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de vendre dans n'importe quelle monnaie des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent.

2. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de transférer vers leur territoire national l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services sur le territoire où ceux-ci sont vendus. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produit par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes reçoivent l'autorisation d'opérer ces transferts au plus tard quarante-cinq (45) jours après le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectuent dans une monnaie librement convertible au taux de change officiel du pays à la date de la cession.

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent effectuer les transferts demandés dès réception de l'autorisation.

4. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, les paiements ont lieu conformément aux dispositions de cet accord.

*Article 13. Application des lois, règlements et modalités*

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables sur son territoire à l'entrée ou à la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou

encore à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes concernant l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée sur le territoire de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis seulement à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne sur le territoire de chacune des Parties contractantes que doivent acquitter, en raison de leurs activités, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transports aériens assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

#### *Article 14. Sécurité de l'aviation*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services de transport aérien prévus par le présent Accord à condition toutefois que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets ou permis soient au moins égales aux normes minimales instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes peut toutefois refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants ou validés à leur profit par l'autre Partie.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie au sujet des installations aéronautiques, des équipages, des aéronefs et de l'exploitation de l'entreprise désignée. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes de sûreté au moins égales aux normes minimales qui peuvent être définies en application de la Convention de Chicago, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour suivre ces normes et ladite autre Partie prend des mesures correctrices appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, de révoquer ou de limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques délivrés à une entreprise désignée par l'autre Partie si celle-ci ne prend pas de telles mesures correctrices dans des délais raisonnables.

*Article 15. Sécurité aérienne*

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes contraires au droit contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient appliquées afin de protéger ses aéronefs ou ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables concernant la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties contractantes déroge à ces dispositions, l'autre Partie peut demander des consultations avec elle. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'article 18 du présent Accord peut s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident dû à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace.

*Article 16. Systèmes informatiques de réservation*

1. Les Parties contractantes sont convenues des dispositions suivantes :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien est protégé pour que ces informations ne fassent pas l'objet d'une utilisation abusive, entre autres ne soient pas présentées de manière trompeuse ;

d) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents ont accès sans restriction et sans discrimination aux SIR sur le territoire de l'autre Partie et le droit de les utiliser ;

c) À cet égard, le code de conduite de la CEE concernant les SIR s'applique sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire du Gouvernement de la Macédoine, c'est le Code de conduite de l'OACI qui s'applique.

2. Sur son territoire, chaque Partie contractante garantit un accès libre et sans entrave au SIR choisi en tant que système principal par l'entreprise désignée de l'autre Partie. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie des conditions plus rigoureuses que celles qui sont imposées au SIR de sa propre entreprise désignée en ce qui concerne, par exemple :

a) l'exploitation et la vente de services de SIR, y compris les règles de présentation et d'édition ;

b) l'accès aux moyens de communication et leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques ou l'installation de matériels.

#### *Article 17. Consultations et amendements*

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

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement.

Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord, qui prend alors effet à la date qu'elles arrêtent.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles le différend peut être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont les deux premiers sont désignés chacun par une des Parties contractantes et choisissent ensuite d'un commun accord le troisième, qui doit être ressortissant d'un pays tiers. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle la notification par laquelle l'une des Parties contractantes demande l'arbitrage est reçue par l'autre et le tiers arbitre est choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

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

4. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, et tant que dure cette situation, l'autre Partie peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes supporte les frais et la rémunération de son arbitre ; les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage, sont partagés également entre les Parties contractantes.

#### *Article 19. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant tout point visé par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions applicables remplacent les dispositions correspondant du présent Accord.

#### *Article 22. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique seulement au territoire européen du Royaume.

#### *Article 23. Entrée en vigueur*

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter du trentième jour qui suivra la date de sa signature et il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra

la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit, par la voie diplomatique, que les formalités requises par leur constitution ont été remplies.

En Foi De Quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Skopje, le 6 février 1997, en langues néerlandaise, macédonienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, c'est la version anglaise qui l'emporte.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

H. HEIJNEN  
Ambassadeur

Pour le Gouvernement de la Macédoine:

D. BUZLEVSKI  
Ministre des transports et des communications



ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Tableau des routes :

I. L'entreprise désignée de la Partie contractante néerlandaise a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

tous points sur le territoire de la Partie contractante néerlandaise -- points intermédiaires -- tous points sur le territoire de la Partie contractante macédonienne -- points au-delà et vice versa.

L'entreprise désignée de la Partie contractante macédonienne a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

tous points sur le territoire de la Partie contractante macédonienne -- points intermédiaires -- tous points sur le territoire de la Partie contractante néerlandaise -- points au-delà et vice versa.

Notes

1. Au gré de chaque entreprise désignée, un point ou la totalité des points intermédiaires peut être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols sur les routes indiquées.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à exploiter des services sur les routes indiquées sur le présent Tableau des routes, jusqu'à une fréquence quotidienne.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante est autorisée à exercer des droits complets de cinquième liberté en tous les points intermédiaires et au-delà de son Tableau des routes, sous réserve d'accord entre les deux entreprises désignées et de l'approbation des deux Gouvernements.

4. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut employer son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel en louage, et peut exercer des activités dans le cadre d'arrangements commerciaux, y compris mais non exclusivement partager des codes avec une (des) entreprise(s) de pays tiers.

5. Une entreprise désignée est autorisée à utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs où elle modifie ses activités aéronautiques.

