

PREDLOG OSNOVE ZA VOĐENJE PREGOVORA

I

ZAKLJUČIVANJE SPORAZUMA

**O DELEGIRANJU ODGOVORNOSTI ZA PRUŽANJE USLUGA U VAZDUŠNOM
SAOBRAĆAJU IZMEĐU VLADE CRNE GORE, VLADE REPUBLIKE SRBIJE I
VIJEĆA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE**

I USTAVNI OSNOV

Ustavni osnov za zaključivanje Sporazuma između Vlade Republike Srbije, Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine u odredbama člana 15 stav 1 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da Crna Gora, na principima i pravilima međunarodnog prava, sarađuje i razvija prijateljske odnose sa drugim državama, regionalnim i međunarodnim organizacijama, kao i odredbama člana 100 tač. 1 i 4 Ustava, kojima je, između ostalog, propisano da Vlada vodi unutrašnju i vanjsku politiku i zaključuje međunarodne ugovore.

II OCJENA STANJA ODNOSA SA VLADOM REPUBLIKE SRBIJE, I VIJEĆEM MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE

Danas su bilateralni odnosi Vlade Republike Srbije, Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine dobri i prijateljski. Tri zemlje imaju intenzivnu ekonomsku i bilateralnu saradnju koja se ostvaruje kroz mnogobrojne posjete i susrete zvaničnika na najvišem nivou.

III RAZLOZI ZA ZAKLJUČIVANJE SPORAZUMA

Razlozi za zaključivanje ovog Sporazuma je da definiše prava i obaveze Ugovornih Strana koje se odnose na delegaciju odgovornog pružanja usluga vazdušnog saobraćaja preko vazušnog dijela Bosne i Hercegovine. Kontrola letenja Crne Gore i Srbije-SMATSA d.o.o. Beograd i BHANSA će predložiti rješenje tačaka primopredaje između vazduhoplova ispod 9500ft.

Imajući u vidu da je Kontrola letenja Crne Gore i Srbije-SMATSA d.o.o. Beograd je pružala usluge u vazdušnoj plovidbi u vazdušnom prostoru Republike Srbije, vazdušnom prostoru države Crne Gore, dijelu vazdušnog prostora teritorije Bosne i Hercegovine (55%) gornjeg vazdušnog proctor. Ovim Sporazumom provajder usluge Bosne i Hercegovine – BHANSA će preuzeti pružanje usluga kontrole letenja na cijeloj teritoriji te zemlje

IV OSNOVNA PITANJA O KOJIMA ĆE SE VODITI PREGOVORI

Usluge Vazdušnog Saobraćaja (ATS) kao generički naziv uključuje usluge pružanja informacija o letenju, usluge upozoravanja, savetodavna služba o vazdušnom saobraćaju, kontrolna služba vazdušnog saobraćaja od strane ANSP (Provajder Vazdušne Navigacije) koji je određen od strane Država Ugovornih Strana.

V PROCJENA POTREBNIH FINANSIJSKIH SREDSTAVA ZA REALIZACIJU SPORAZUMA

Zaključivanje sporazuma o delegiranju odgovornosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije, Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, nijesu potrebna dodatna finansijska sredstva iz budžeta.

VI POTREBA USAGLAŠAVANJA PROPISA

Sporazuma o delegiranju odgovornosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije, Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, ne zahtijeva izmjenu važećih ili donošenje novih propisa u Crnoj Gori.

VII PREDLOG SASTAVA DELEGACIJE

Tekst Sporazuma će biti usaglašen diplomatskim putem.

Prilog: Predlog Sporazuma o delegiranju odgovornosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije, Vlade Crne Gore i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine

DRAFT

***AGREEMENT ON THE DELEGATION OF RESPONSIBILITY FOR THE PROVISION
OF THE AIR TRAFFIC SERVICES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF SERBIA, THE GOVERNMENT OF MONTENEGRO AND THE
COUNCIL OF MINISTERS OF BOSNIA AND HERZEGOVINA***

PREAMBLE

The Government of the Republic of Serbia, the Government of Montenegro and the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina (hereinafter: "The Contracting Parties")

Desiring to facilitate the safe conduct of international flight operations across their State boundaries in the interests of the airspace users and their passengers;

For the purpose of promoting air traffic services relations between the States of the Contracting Parties for their mutual benefit;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature in Chicago on December 7, 1944 and desiring to conclude an agreement for the purpose of providing Air Traffic Services according to the international Standards and Recommended Practices set out in Annex 11 to the Chicago Convention, across and beyond their respective territories;

Referring to the ECAC Institutional Strategy for ATM in Europe and the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Cooperation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended, which was opened for signature on 27 June 1997 (the revised Convention);

Desiring to conclude an agreement for the purpose of providing Air Traffic Services according to the Single European Sky legislation so that its objectives can be achieved and airspace users may benefit from its implementation;

Referring to the Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council on the provision of air navigation services in the Single European Sky, as amended and in particular Article 2. While not yet a member of the European Union the Republic of Serbia, Montenegro and Bosnia and Herzegovina are applying the said regulation as per its obligations under the European Common Aviation Area Agreement;

Recognizing that the conclusion of an agreement between States regarding the delegation of ATS provision shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory or the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defense in its national airspace;

Recognizing, that the aim of this Agreement is to address legal and institutional aspects of the delegation of the responsibility for the provision of air traffic services in accordance with Appendix I to this Agreement;

Have agreed as follows:

Article 1

Subject

The subject of this Agreement is to define the rights and obligations of the Contracting Parties related to the delegation of the responsibility for the provision of air traffic services over a portion of airspace of Bosnia and Herzegovina, as defined in the Appendix 1 to this Agreement according to the provision set forth in Annex 11 of Chicago Convention and under the terms of this Agreement.

Article 2

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Agreement" means this Agreement, its Appendices and any amendments thereto.
2. "Air Traffic Service (ATS)" as a generic term includes flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service provided by the ANSP designated by the States of the Contracting Parties.
3. "Air Navigation Service Provider (ANSP)" means any entity providing air navigation services for general air traffic.
4. "Air navigation service provider (ANSP) concerned" means an appropriate entity designated by the Contracting State to provide Air Traffic Services, namely:
 - For the Republic of Serbia and for Montenegro: Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA LLC (hereinafter: SMATSA);
 - For Bosnia and Herzegovina: Bosnia and Herzegovina Air Navigation Services Agency (hereinafter: BHANSA);
5. "Airspace Management (ASM)" means a planning function with the primary objective of maximizing the utilization of available airspace by dynamic time-sharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of users based on short-term needs.
6. "Air Traffic Flow Management (ATFM)" means a service established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring that ATC capacity is utilized to the maximum extent possible, and that the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate ATS authority.
7. "Alerting Service" means a service provided to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.
8. "ATS Unit" means a generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre, aerodrome flight information service unit or air traffic services reporting office.
9. "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature in Chicago on December 7, 1944 and includes:

- any amendment thereof that has been ratified by both States of the Contracting Parties and has entered into force under Article 94a of the Convention, and
- any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as the international Standards referred to in Article 37 of the Convention in such Annex or amendment are at any given time effective for both States of the Contracting Parties.

10. "Certifying NSA" means, with respect to a particular ANSP, the national supervisory authority (NSA), nominated or established by particular Contracting Party, that has certified or recognised the certificate of that ANSP, namely:

- the Civil Aviation Directorate of Republic of Serbia (hereinafter: CAD), that has certified SMATSA;
- the Civil Aviation Agency of Montenegro (hereinafter: CAA) , that has recognised the certificate issued to SMATSA by CAD;

11. "Delegation of ATS" means the delegation from one State (the Delegating State) to another State (the Providing State) of the responsibility for providing air traffic services in a portion of airspace extending over the territories of the former.

12. "Delegating State" means the State which delegates to another State the responsibility for the provision of ATS in the portion of the airspace above its territory, as follows:

- Bosnia and Herzegovina in the cases described in the Appendix 1 to this Agreement.

13. "GAT" or General Air Traffic means flights conducted in accordance with the rules and provisions of ICAO.

14. "MoT" means the Ministry in charge of civil aviation.

15. "Providing States" means the States whose designated ANSP is responsible for the provision of ATS, namely the Montenegro and Republic of Serbia over a portion of airspace defined in Appendix 1 of this Agreement.

16. "OAT" or Operational Air Traffic means flights which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by the appropriate authorities.

17. "Territorial NSA" means, with respect to a particular portion of airspace, the national supervisory authority (NSA) nominated or established by particular Contracting Party, that has responsibility for supervision of the Air Traffic Management and Air Navigation Services provision over that portion of the airspace defined in the Appendix 1 to this Agreement, namely The Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation (hereinafter :BHDCA).

18. "Territory" in relation to a State, has the meaning specified in Article 2 of the Chicago Convention.

19. "ICAO" means International Civil Aviation Organization. ICAO is a specialized UN agency, established in 1944. in order to promote safe and orderly development of international civil aviation in the whole world. ICAO sets standards and recommended practices necessary,

among other, for the safety of air traffic, security of air traffic and environment protection in the aviation field.

20. “FIR” (flight information region) means a specified region of airspace in which a flight information service and an alerting service are provided.

Unless stated otherwise or the context otherwise requires, other terms and expressions used in this Agreement shall be construed in accordance with their use and interpretation in the relevant EU legislation adopted on the basis of the European Common Aviation Area Agreement and on the basis of the Convention on International Civil Aviation.

Article 3

Sovereignty

The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the State of Contracting Parties' sovereignty over the airspace above their territories or their rights and obligations under the Chicago Convention and other instruments of international law.

Article 4

Authorization to ANSPs

The Contracting Parties agree that the responsibility for the provision of air traffic services, over a portion of the airspace defined in Appendix 1 to this Agreement shall be transferred from BHANSA to SMATSA according to the terms of Annex 11 to the Chicago Convention and this Agreement.

Contracting Parties hereby agree that SMATSA and BHANSA may add, modify or amend the Appendices to this Agreement with prior written approval of respective authorities of the Contracting Parties. The Contracting Parties shall ensure the continuous entirety and integrity of the Agreement

Article 5

Letters of Agreement

Contracting Parties hereby authorize SMATSA and BHANSA to negotiate and conclude additional Letters of agreements containing the specific operational and technical aspects related to these matters. These agreements will be based on this Agreement and its Appendices.

The operational and technical information pertinent to the transfer of responsibility for ATS provision defined in Article 4 of this Agreement shall be exchanged in writing, between the respective ANSPs taking into account the ICAO Standards and Recommended Practices, applicable EU and national legislation in force, as well as the local circumstances.

These Letters of Agreement (LoA) shall define and specify the rules and procedures to be applied in accordance with the provisions of this Agreement and shall follow the structure of the EUROCONTROL Common Format, Letter of Agreement.

Article 6

Application of Rules and Procedures

Contracting Parties agree that the rules and procedures pertaining to the provision of ATS in the Providing States shall apply when providing ATS in a portion of the airspace of the Delegating State defined in the Appendix 1 to this Agreement.

Article 7

Supervision

Contracting Parties agree that the Certifying NSAs shall carry out all supervision and safety oversight tasks in respect of the provision of ATS in the portion of the airspace defined in Appendix 1 of this Agreement, including the possibility that the Territorial NSA participates in oversight activities, based on justified request.

The Contracting Parties shall ensure that a written NSA Co-operation Agreement is concluded providing for the detailed conditions of the exercise of the rights, obligations and costs of their NSAs under this Article and for the exchange and dissemination of safety-related and other relevant information.

Article 8

Licensing and Training

Contracting Parties agree that an air traffic controller license issued by one Contracting Party, is valid for the provision of air traffic services in the portion of the airspace of the other State of the Contracting Party within which the responsibility for the provision of ATS is delegated under the terms of this Agreement.

Training of ATS personnel of one Contracting Party, providing ATS in the portion of airspace of the other State of the Contracting Party, shall include the requirements pertaining to the airspace concerned.

Article 9

Airspace Management

Contracting Parties agree that ASM in the portion of airspace described in Appendix 1 to this Agreement, shall be coordinated and implemented jointly by them, coordinated, in full respect of operational requirements and international obligations, standards and recommended practice.

Article 10

Financial Arrangements

In case of occurrence of over or under recovery before SMATSA ceases the provision of ATS within the airspace with respect to arrangements prior to this Agreement, the amount of over or under recovery shall be reimbursed and paid in the manner agreed by SMATSA and BHDCA, in line with EUROCONTROL Principles.

Article 11

Liability

The Providing State shall be liable for the damage caused by its wilful misconduct and gross negligence, or that of its agents or of any other person acting on its behalf, under the provisions of this Agreement.

Claims against the Providing State, its agents or any other person acting on its behalf shall be made in the courts, and subject to the law of the Providing State.

The Delegating State may bring an action against the Providing State to recover any compensation or costs paid or incurred as a result of loss or damage caused by the negligence of the Providing State, its agents or any other person acting on its behalf, while applying the provisions of this Agreement. The action shall be brought in the courts, and subject to the law of the Providing State.

Article 12

State Aircraft

State Aircraft other than those of the Delegating State may not enter that portion of airspace where the responsibility for the provision of ATS has been delegated without prior Diplomatic Clearance or special permission from the Delegating State.

For State aircraft operating as GAT the same rules and procedures are to be applied as for the other GAT but where necessary, special procedures should be established to permit their access to the airspace.

Contracting Parties hereby authorise SMATSA and BHANSA to negotiate and conclude in Letter of Agreement coordination procedure for state aircraft operating as OAT in delegated airspace.

Article 13

Coordination and Contingency Procedures for Military and Other Reasons

LoAs shall be supplemented by coordination and contingency procedures established by the ANSPs concerned, prior coordinated with appropriate military Authorities.

Article 14

Publication

The ANSP of the Delegating state is responsible for the provision of Aeronautical Information Services within its Flight Information Region (FIR).

Set of aeronautical information related to the air space depicted in Appendix 1 to this Agreement, shall be a subject of successfully completed coordination process with ANSP of the Providing State.

Article 15

Investigation of Accidents or Serious Incidents

Delegating state shall institute an inquiry into the circumstances of accidents or serious incidents occurring in the air space depicted in in Appendix 1 to this Agreement as defined in Annex 13 to the Chicago Convention.

At its request, the Delegating State shall be provided with the necessary materials from the ANSP of the Providing States (e.g. radar data recordings, tape transcriptions, etc.) in order to enable it to conduct an inquiry into an accident or serious incident occurring in the Delegating State's territory.

The Providing States shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the Delegating State shall communicate the report and findings of the inquiry to that State.

Article 16

Dispute Resolution

Any dispute between the Contracting Parties as to the interpretation or application of this Agreement, including its existence, validity or termination and financial repercussions, shall be settled through negotiations between the Contracting Parties. If a dispute cannot be settled through negotiations within six months from the date of any Contracting Parties written request to hold such negotiations, any Contracting Party may submit the dispute to final and binding arbitration in accordance with the Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between Two States.

The number of arbitrators shall be three. If within sixty days after the date of the receipt of the notice of arbitration the Contracting Parties have not agreed on the three arbitrators, any Contracting Party may request the Secretary-General of the Permanent Court of Arbitration to appoint the arbitrators. Contracting Parties share the costs of the arbitral tribunal equally.

The language to be used in the arbitral proceedings shall be English. The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.

Article 17

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last written notification by which the Contracting Parties are mutually notified through diplomatic channels that their respective internal legal requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

This Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature.

Article 18

Termination and Suspension

This Agreement may be terminated by any Contracting Party at any time by written notice to the other Contracting Parties, through diplomatic channels.

The termination shall become effective six (6) months after the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

In the event of war, during a period of emergency or in the interest of public safety, or in other exceptional circumstances, each Contracting Party has the right to suspend or terminate the Agreement with immediate effect, and shall notify the other Contracting Party accordingly.

The Letters of Agreement referred to in Article 5 shall contain provisions regarding their suspension and termination.

Article 19

Appendices to the Agreement

The provisions contained in the Appendices to this Agreement shall form an integral part thereof. The provisions contained in the Appendices to this Agreement may be amended under the terms set out in Article 4 of this Agreement.

Article 20

Amendments

If a Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Parties. Any amendments agreed by the Contracting Parties shall be in written form and shall enter into force in accordance with the provision of Article 17 paragraph 1 of this Agreement.

Amendments to the related LoAs may be jointly determined by direct agreement between appropriate ANSPs of the Contracting Parties in written form.

Article 21

Transitional Measures for Agreements in force

Agreements between the respective ANSPs of Contracting Parties which are in force on the date of entry into force of this Agreement shall be assessed for possible revision in accordance with the provisions set out in this Agreement. The assessment itself shall not prevent the continuity of the existing Agreements.

Article 22
ICAO Registration

This Agreement and any of its amendments shall be registered with ICAO, in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

Article 23
Termination of previous Agreements

From the date of the entry into force of this Agreement, Agreement on the delegation of responsibility for the provision of air traffic services over a portion of the territory of Bosnia and Herzegovina, signed in Paris on 5 January 2000 will cease to be into force.

During the provisional application of this Agreement in accordance with Article 17 paragraph 2, the application of Agreement on the delegation of responsibility for the provision of air traffic services over a portion of the territory of Bosnia and Herzegovina, signed in Paris on 5 January 2000 is temporarily suspended.

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

Done at This..... day of 2019, in three original copies each being equal, in the English language.

**For the Government of the
Republic of Serbia**

**For the Council of
Ministers of
Bosnia and Herzegovina**

**For the Government of
Montenegro**

Appendix 1

Designated portion of the airspace of Bosnia and Herzegovina for delegation of responsibility for the provision of air traffic services

Article 1 Airspace

Within the airspace of Bosnia and Herzegovina from 9500ft to flight level FL660 the responsibility for ATS provision is delegated to SMATSA east of line defined by the following coordinates:

444114N 0191756E

443547N 0190618E

442110N 0190608E

440812N 0191049E

434624N 0191430E

433154N 0190840E

Along the border between Montenegro and Bosnia and Herzegovina and east of line defined by following coordinates:

433049N 0185523E

432838N 0184714E

432055N 0184155E

430834N 0183329E

425944N 0182954E

Article 2

Air Traffic Flow Management

Contracting Parties agree that Air Traffic Flow Management (ATFM) function in the portion of airspace described in Article 1 of this Appendix shall be coordinated and that all measures, from strategic to tactical level, will be planned with full respect of operational requirements and international obligations, standards and recommended practices with mutual consent.

Article 3

ATS routes

Providing ATS is based on SECSI FRA rules and on network of ATS routes outside SECSI FRA, which are published in relevant Aeronautical Information Package and shall apply from the date of implementation of this Agreement.

BHANSa and SMATSA shall agree that the establishing, modification, retreat and closure of ATS routes, regarding the portion of airspace defined in the Article 1 to this Appendix, shall apply mutually and coordinated, with full respect of operational requirements and international obligations, standards and recommended practices.

Article 4

Alerting Service

SMATSA as an ATS provider in airspace, defined in Article 1 of this Appendix, shall implement alerting service (ALR) activities in accordance with ICAO standards and recommended practices, and all available information about the aircraft in danger shall regularly submit to the responsible Rescue Coordination Centre of Bosnia and Herzegovina, that is responsible for search and rescue coordination in the airspace concerned.

BHANSa is required, before the application of this Agreement starts, to provide SMATSA with all relevant information about the responsible RCC Bosnia and Herzegovina, which are important for mutual coordination.

SMATSA shall coordinate with RCC Bosnia and Herzegovina via BHANSa.

NACRT

**SPORAZUM O DELEGIRANJU ODGOVORNOSTI ZA PRUŽANJE USLUGA U
VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU VLADE REPUBLIKE SRBIJE, VLADE CRNE
GORE I SAVJETA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE**

UVOD

Vlada Republike Srbije, Vlada Crne Gore i Savjet ministara Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: “Ugovorne strane”)

U želji da se olakšaju sigurno obavljanje međunarodnih letova preko granica ovih država u interesu korisnika vazdušnog prostora i njihovih putnika;

U cilju promovisanja odnosa o uslugama vazdušnog saobraćaja između država Ugovornih strana na uzajamnu korist;

Kao potpisnici Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu koja je otvorena za potpisivanje 7. decembra 1944. godine, s željom da zaključe Sporazum u cilju pružanja usluga vazdušnog saobraćaja u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama koje su navedene u Aneksu 11 Čikago Konvencije, preko i izvan svojih teritorija;

Uzimajući u obzir ECAC Institucionu strategiju za ATM u Evropi i Protokol koji utvrđuje Međunarodna konvencija o sigurnosti vazdušne plovidbe EUROCONTROL od 13. decembra 1960. godine, zajedno s izmjenama i dopunama iste, koja je otvorena za potpisivanje 27. juna 1997. godine (revidovana Konvencija);

U želji da zaključe sporazum u cilju pružanja usluga vazdušnog saobraćaja u skladu s zakonodavstvom Jedinственog evropskog neba, na način koji zadovoljava ciljeve istog i od čijeg sprovođenja korisnici vazdušnog prostora mogu imati koristi;

Uzimajući u obzir Regulativu (EC) No 550/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta o pružanju usluga vazdušne plovidbe na Jedinственom evropskom nebu, s izmjenama i dopunama i posebno uzimajući u obzir član 2, iako još nijesu članice Evropske unije, Republika Srbija, Crna Gora i Bosna i Hercegovina primjenjuju navedeni propis prema svojim obavezama u okviru Sporazuma o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja;

Priznavajući da zaključak sporazuma između država koji se tiče delegiranja ATS odredbi neće uticati na princip da svaka država ima potpuni i isključivi suverenitet nad vazdušnim prostorom iznad svoje teritorije ili na kapacitete svake od država da koristi svoje privilegije vezane za bezbjednost i odbranu u svom nacionalnom vazdušnom prostoru;

Priznavajući da je cilj ovog Sporazuma da adresira pravne i institucionalne aspekte delegiranja odgovornosti za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja u skladu s prilogom 1 ovog Sporazuma;

Saglasile su se kako slijedi:

Član 1

Predmet

Predmet ovog Sporazuma je definisanje prava i obaveza Ugovornih strana koje se odnose na delegiranje odgovornosti pružanja usluga vazdušnog saobraćaja u dijelu vazdušnog postora Bosne i Hercegovine, kao što je definisano u Prilogu I ovog Sporazuma prema odredbi koja je data u Aneksu 11 Čikago Konvencije i po pravilima ovog Sporazuma.

Član 2

Definicije

U svrhu ovog Sporazuma, osim ako nije drugačije naglašeno, naziv:

1. „Sporazum” se odnosi na Sporazum, kao i prilog,e i izmjene i dopune istog
2. „Usluge vazdušnog saobraćaja (ATS)” uopšteno uključuje usluge pružanja informacija o letenju, usluge upozoravanja, savjetodavnu službu o vazdušnom saobraćaju i kontrolnu službu vazdušnog saobraćaja ANSP-a određenu od strane država Ugovornih strana.
3. „Pružalac usluge vazdušne plovidbe (ANSP)” se odnosi na bilo koje tijelo koje pruža usluge vazdušne plovidbe za generalni vazdušni saobraćaj.
4. „Pružalac usluge vazdušne plovidbe (ANSP) zainteresovana strana” se odnosi na bilo koje tijelo određeno od strane Ugovorne države za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja, prvenstveno:
 - Za Republiku Srbiju i Crnu Goru: Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o. (u daljem tekstu: SMATSA)
 - Za Bosnu i Hercegovinu: Agencija za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu BHANSA)
5. „Upravljanje vazdušnim prostorom (ASM)” se odnosi na funkciju planiranja s primarnim ciljem maksimalnog korišćenja dostupnog vazdušnog prostora dinamičnim dijeljenjem vremenskih termina i ponekad segregacijom vazdušnog prostora između različitih kategorija korisnika bazirajući se na kratkoročne potrebe.
6. „Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja (ATFM)” se odnosi na usluge uspostavljene s ciljem doprinosa sigurnom, urednom i brzom protoku vazdušnog saobraćaja, gdje je osigurano da je ATC kapacitet iskorišćen do krajnjih mogućih granica, i da je obim saobraćaja usaglašen sa kapacitetima o kojima se izjasnila odgovarajuća ATS uprava.

7. „Usluge upozoravanja” se odnose na usluge koje obavještavaju određene organizacije u vezi aviona kojima je potrebna pomoć u smislu potrage i spasavanja, i pomoći takvim organizacijama, po potrebi.

8. „ATS Jedinica” se odnosi na naziv kontrolne jedinice vazdušnog saobraćaja, centar informacija o letenju, uslužnu jedinicu informacija o letenju ili kancelariju za izvještavanje o uslugama vazdušnog saobraćaja.

9. „Čikago Konvencija” se odnosi na Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje u Čikagu 7. decembra, 1944, i uključuje sledeće:

- bilo koje izmjene i dopune iste potvrđene od država i ugovornih strana koje su stupile na snagu članom 94a Konvencije, i

- bilo koji prilog ili izmjene i dopune usvojene članom 90 Konvencije, u onoj mjeri u kojoj su međunarodni standardi iz člana 37 Konvencije u ovoj vrsti priloga ili izmjene i dopune u bilo kojem trenutku primenljivi na obje države Ugovornih strana.

10. „NSA za sertifikaciju” se odnosi na, u pogledu na ANSP, na nacionalni nadzornu upravu (NSA), imenovanu ili osnovanu od specifične Ugovorne strane koja je sertifikovala ili prepoznala sertifikat te ANSP, i to:

- Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu CAD) koji je sertifikovao SMASTA-u.

- Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore (u daljem tekstu CAA), koja je prepoznala sertifikat dodeljen SMATSA-i od strane CAD.

11. „Delegiranje ATS-a” se odnosi na delegiranje od strane jedne države (delegirajuće države) na drugu državu (država pružalac) odgovornosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u dijelu vazdušnog prostora koji se prostire preko teritorije provobitne države.

12. „Delegirajuća država” se odnosi na državu koja delegira drugoj državi odgovornost za odredbu ATS-a u dijelu vazdušnog prostora iznad svoje teritorije, kao što slijedi:

- Bosna i Hercegovina u slučajevima opisanim u prilogu 1 ovog Sporazuma.

13. „GAT” ili generalni vazdušni saobraćaj se odnosi na letove koji su sprovedeni u skladu sa zakonima i odredbama ICAO-a.

14. „MoT” se odnosi na Ministarstvo nadležno za civilno vazduhoplovstvo.

15. „Država pružalac” se odnosi na države čija ANSP je odgovorna za davanje ATS-a, prvenstveno Crna Gora i Republika Srbija u dijelu vazdušnog prostora definisanog u Prilogu 1 ovog Sporazuma

16. „OAT” ili Operativni vazdušni saobraćaj se odnosi na letove koji se ne usaglašavaju sa odredbama navedenim u GAT-u i za koje su pravila i procedure naznačeni od strane odgovarajućih uprava.

17. “Teritorijalni NSA” se odnosi na nacionalnu nadzornu upravu (NSA) imenovanu ili osnovanu od strane specifične ugovorne strane, koja ima odgovornost da nadgleda upravljanje vazdušnim saobraćajem i pružanje usluga vazdušne plovidbe u dijelu vazdušnog prostora koji je definisan Prilogom 1 ovog Sporazuma, naime Direktorat civilnog vazduhoplovstva Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: BHDCA).

18. “Teritorija” u odnosu na državu, ima značenje koje je navedeno u Članu 2 Čikago Konvencije.

19. “ICAO” je Međunarodna organizacija za civilno vazduhoplovstvo. ICAO je specijalizovana agencija Ujedinjenih Nacija, koja je formirana 1944. godine kako bi promovisala siguran i organizovan razvoj međunarodnog civilnog vazduhoplovstva u čitavom svijetu. ICAO postavlja standarde i preporučene prakse, između ostalog, za bezbjednost vazdušnog saobraćaja i zaštitu životne sredine u polju avijacije.

20. „FIR” (region informacija o letu) se odnosi na specijalni region vazdušnog prostora gdje se nalaze uslužne informacije o letovima kao i usluge upozoravanja.

Osim ako nije drugačije navedeno ili smisao zahtijeva drugačije, drugi nazivi i izrazi koji se koriste u Sporazumu biće konstruisani u saglasnosti s njihovim korišćenjem i tumačenjem u relevantnoj EU pravnoj tekovini koja je usvojena na osnovu Sporazuma o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja i na osnovu Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.

Član 3

Suverenitet

Odredbe ovog Sporazuma ne dovode u pitanje suverenitet država Ugovornih strana iznad njihovih teritorija ili prava i obaveze istih u skladu s Čikago Konvencijom i drugim instrumentima međunarodnog prava.

Član 4

Autorizacija za ANSP

Ugovorne Strane su saglasne da odgovornost za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja, preko dijela vazdušnog prostora koji je definisan u Prilogu 1 ovog Sporazuma bude prenesena od BHANSA na SMATSA prema uslovima Aneksa 11 Čikago Konvencije i ovog Sporazuma.

Ugovorne strane su saglasne da SMATSA i BHANSA mogu dodati, modifikovati i izmijeniti priloge ovog Sporazuma uz prethodno pisano odobrenje relevantne uprave Ugovornih strana. Ugovorne strane će kontinuirano osiguravati cjelokupnost i integritet Sporazuma.

Član 5

Pisma saglasnosti

Ugovorne strane ovim ovlašćuju SMATSA i BHANSA da pregovaraju i zaključe dodatna Pisma saglasnosti koja sadrže specifične operativne i tehničke aspekte koji se odnose na materiju. Ovi sporazumi će se zasnivati na ovom Sporazumu i prilogima istog.

Operativne i tehničke informacije koje se tiču transfera odgovornosti za ATS odredbe definisane u članu 4 ovog Sporazuma će biti razmijenjene u pisanoj formi, između relevantnih ANSP-a uzimajući u obzir ICAO standarde i preporučene prakse, primjenljivo EU i nacionalno zakonodavstvo, kao i lokalne okolnosti.

Ova Pisma saglasnosti (LoA) treba da definišu primenljiva pravila i procedure, u saglasnosti s odredbama Sporazuma i treba da prate strukturu zajedničkog formata EUROCONTROL, Pisma saglasnosti.

Član 6

Primjena pravila i procedura

Ugovorne strane su saglasne da se pravila i procedure koje se odnose na odredbe ATS u državama pružaocima primenjuju prilikom podnošenja ATS-a u dijelu vazdušnog prostora delegirajuće države kako je definisano u prilogu 1 ovog Sporazuma.

Član 7

Nadzor

Ugovorne strane su saglasne da NSA za sertifikaciju odradi sve zadatke vezane za nadzor i nadgledanje sigurnosti vezano za odredbe ATS-a u dijelu vazdušnog prostora koji je definisan u Prilogu 1 ovog Sporazuma, uključujući mogućnost da teritorijalna NSA učestvuje u aktivnostima nadgledanja na osnovu opravdanog zahtjeva.

Ugovorne strane treba da osiguraju da je pisani NSA Ugovor o saradnji zaključen i da pruža detaljne uslove za izvršavanje prava, obaveza i troškova njihovih NSA u skladu s ovim članom i u cilju razmjene i širenja informacija vezanih za sigurnost, kao i drugih relevantnih informacija.

Član 8

Licenciranje i obuke

Ugovorne strane su saglasne da je licenca kontrolora vazdušnog saobraćaja izdata od jedne Ugovorne strane validna za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja u dijelu vazdušnog prostora druge Ugovorne strane u okviru koje je deligirana odgovornost za ATS u skladu s uslovima ovog Sporazuma.

Obuka ATS osoblja jedne Ugovorne strane, koja pruža ATS u dijelu vazdušnog prostora druge Ugovorne strane, treba da uključi zahtjeve koji se odnose na predmetni vazdušni prostor.

Član 9

Upravljanje vazdušnim prostorom

Ugovorne strane su saglasne da ASM, u dijelu vazdušnog prostora opisanog u Prilogu 1 ovog Sporazuma, bude pod koordinacijom i sprovođenjem zajedničkim snagama, s punim poštovanjem operativnih uslova i međunarodnih obaveza, standarda i preporučenih praksi.

Član 10

Finansijski aranžmani

U slučaju pojave povraćaja (sume iznad ili sume ispod) prije nego što SMATSA prekine odredbe ATS-a u okviru vazdušnog prostora vezano za aranžmane koji prethode ovom Sporazumu, suma iznad ili suma ispod koja se odnosi na povraćaj će biti isplaćena i uplaćena na način na koji je to dogovoreno sa SMATSA i BHDCA, u skladu s principima EUROCONTROL.

Član 11

Odgovornost

Zemlja pružalac će biti odgovorna za štetu prouzrokovanu zbog namjernog kršenja zakona i teške nepažnje od strane njenih agenata ili bilo kojeg tijela koje se odnosi na tu državu, pod odredbama Sporazuma.

Tvrdnje protiv države pružaoca, njenih agenata ili bilo kojeg drugog lica u sklopu te države će biti ustanovljene u sudovima, podležući zakonu države pružaoca.

Delegirajuća država može podnijeti tužbu protiv država pružaoca kako bi povratila nadoknade ili troškove plaćene ili nastale kao rezultat gubitka ili štete proizašle nemarom države pružaoca, agenata ili bilo kojeg drugog lica koje djeluje u ime države, za vrijeme primjene odredbi Sporazuma. Ova vrsta akcije se podnosi na sudovima, podležući zakonu države pružaoca.

Član 12

Državni avion

Državni avion pored onih koji pripadaju delegirajućoj državi, ne mogu ući u dio vazdušnog prostora gdje je odgovornost za odredbu ATS delegirana bez diplomatskog odobrenja ili posebnog odobrenja od strane delegirajuće države.

Za državni avion koji funkcioniše kao GAT ista pravila se primjenjuju kao i za bilo koji drugi GAT, ali gdje je potrebno, specijalne procedure bi trebale da se uspostave kako bi omogućile pristup istih vazdušnom prostoru.

Ugovorne strane ovlašćuju SMATSA i BHANSA da pregovaraju i zaključe u Pismu saglasnosti koordinacione procedure za državni avion koji upravlja kao OAT u delegiranom vazdušnom prostoru.

Član 13

Koordinacija i procedure u nepredviđenim situacijama za vojsku i zbog drugih razloga

Pismo saglasnosti će biti dopunjeno s procedurama za koordinaciju i nepredviđene situacije, uspostavljenim od strane ANSP zainteresovane strane, prije koordinacije s odgovarajućim vojnim upravama.

Član 14

Publikacija

ANSP delegirajuće države je odgovorno tijelo za odredbe usluga aeronautičkih informacija unutar Regije informacija letenja (FIR).

Aeronautičke informacije koje se odnose na dio vazdušnog prostora koji je opisan u Prilogu 1 Sporazuma će biti predmet usješno ispunjene koordinacije s ANSP državom pružaoca.

Član 15

Istraga nesreća ili ozbiljnih incidenata

Delegirajuća država će pokrenuti istragu okolnosti nesreće ili ozbiljnog incidenta koji se desio na vazdušnom prostoru određenom u Prilogu 1 ovog Sporazuma kao što je i definisano u Aneksu 13 Čikago Konvencije.

Po svom zahtjevu, delegirajuća država treba da bude obezbijeđena neophodnim materijalima od ANSP države pružaoca (npr. Podaci s radar snimaka, transkripti trake, itd.) kako bi se omogućilo prikupljanje upita o nesreći ili ozbiljnom incidentu koji se desio na teritoriji delegirajuće države.

Država pružalac će dati priliku posmatračima da budu prisutni na upitu i delegacijska država će komunicirati izvještaj i nalaze upita državi koja je isti pokrenula.

Član 16

Rješavanje sporova

Bilo koji spor između ugovornih strana kao što je tumačenje ili primjena Sporazuma, uključujući njegovo postojanje, validnost ili prestanak i finansijske reprekusije, bi trebao biti riješen kroz pregovaranje između Ugovornih strana. Ako spor ne može biti riješen kroz pregovaranje od 6 mjeseci od datuma kada je bilo koja Ugovorna strana napisala zahtjev za pregovaranje, Ugovorne strane mogu pokrenuti spor za finalnu i obavezujuću arbitražu u skladu s opcionim pravilima za arbitražu sporova između dvije države u skladu sa Stalnim arbitražnim sudom.

Broj arbitara će biti 3. Ako se u okviru od 60 dana poslije datuma prijema obavještenja, Ugovorne strane ne slože po pitanju tri arbitra, bilo koja Ugovorna strana može zahtijevati od Generalnog sekretara Stalnog arbitražnog suda da imenuje arbitre. Ugovorne strane dijele troškove arbitražnog suda podjednako.

Jezik u arbitražnim procesima je engleski. Mjesto arbitraže je Hag. Međunarodna kancelarija Stalnog arbitražnog suda služi kao registar i pružice administrativne usluge u skladu s instrukcijama Stalnog arbitražnog suda.

Član 17

Stupanje na snagu

Ovaj sporazum će stupiti na snagu na dan prijema posljednjeg pisanog obavještenja kojim su Ugovorne strane obaviještene putem diplomatskih kanala da su njihove unutrašnje pravne procedure za stupanje na snagu ovog Sporazuma ispunjene.

Sporazum će se privremeno primjenjivati od datuma potpisa.

Član 18

Prekid i suspenzija

Sporazum može biti prekinut od strane bilo koje Ugovorne strane bilo kada pisanim obavještenjem drugoj Ugovornoj strani, putem diplomatskih kanala.

Prekid stupa na snagu šest (6) mjeseci poslije datuma prijema takvog obavještenja od strane druge ugovorne strane.

U slučaju rata, za vrijeme vanrednog stanja ili interesa javne bezbjednosti, ili u drugim vanrednim situacijama, Ugovorne strane imaju pravo da odmah suspenduju ili prekinu Sporazum i o tome obavijeste drugu Ugovornu stranu.

Pismo saglasnosti iz člana 5 bi trebalo sadržati odredbe koje se tiču suspenzije i prekida.

Član 19

Prilozi Sporazumu

Odredbe koje su sadržane u prilogima Sporazuma čine njegov sastavni dio. Odredbe koje su sadržane u prilogima Sporazuma mogu biti izmijenjene pod uslovima koji su navedeni u članu 4 ovog Sporazuma.

Član 20

Izmjene i dopune

Ako Ugovorna strana želi da izmjeni i dopuni odredbe ovog Sporazuma, može zahtijevati konsultacije s drugom Ugovornom stranom. Bilo koje izmjene i dopune koje e Ugovorne strane dogovore će biti u pisanoj formi i stupiće na snagu u skladu s odredbama člana 17 stava 1 ovog Sporazuma.

Izmjene i dopune koje se odnose na Pismo saglasnosti mogu biti zajednički određene direktnim dogovorom između ANSP-ova Ugovornih strana u pisanoj formi.

Član 21

Tranzicione mjere za Sporazume na snazi

Sporazumi između ANSP-ova Ugovornih strana koji su na snazi od datuma stupanja na snagu ovog Sporazuma biće ocijenjeni zbog moguće revizije u skladu sa odredbama ovog Sporazuma. Proces ocjenjivanja neće spriječiti kontinuitet već postojećih Sporazuma.

Član 22

ICAO registracija

Ovaj Sporazum i njegove izmjene i dopune biće registrovane kod ICAO, u skladu s odredbama u članu 83 Čikago Konvencije.

Član 23

Raskid prethodnih Sporazuma

Danom stupanja na snagu ovog Sporazuma, Sporazum o delegiranju odgovornosti za pružanje vazdušnog saobraćaja na dijelu teritorije Bosne i Hercegovine, potpisan u Parizu 5. januara 2000. godine, prestaje da važi.

Za vrijeme privremene primjene ovog Sporazuma u skladu sa članom 17 stav 2, primjena Sporazuma o delegiranju odgovornosti za pružanje vazdušnog saobraćaja na dijelu teritorije Bosne i Hercegovine, potpisan u Parizu 5. januara 2000. godine, privremeno se suspenduje.

U potvrdu navedenog, dolje potpisani, propisno ovlašćeni od strane svojih vlada, su potpisali ovaj Sporazum

Potpisano u ovog dana 2019. godine, u tri originalna primjerka, na engleskom jeziku.

Za Vladu Republike Srbije

**Za Savjet ministara Bosne i
Hercegovine**

Za Vladu Crne Gore

Određeni dio vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine za delegiranje odgovornosti za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja

Član 1
Vazdušni proctor

Unutar vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine od 9500 ft do nivoa letenja FL660 odgovornost za ATS odredbe je delegirana SMATSA istočno od linije definisane sljedećim koordinatama:

444114N 0191756E

443547N 0190618E

442110N 0190608E

440812N 0191049E

434624N 0191430E

433154N 0190840

Duž granice između Crne Gore i Bosne i Hercegovine i istočno od linije definisane sljedećim koordinatama:

433049N 0185523E

432838N 0184714E

432055N 0184155E

430834N 0183329E

425944N 0182954E

Član 2

Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja

Ugovorne strane se slažu da funkcija upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja (ATFM) u dijelu vazdušnog prostora opisanog u članu 1 ovog Priloga bude koordinisana i da sve mjere, od strateškog do taktičkog nivoa, budu planirane uzimajući u obzir operativne zahtjeve i međunarodne obaveze, standarde i preporučene prakse s obostranim odobrenjem.

Član 3

ATS rute

Pružanje ATS je zasnovano na SECSI FRA pravilima i na mreži ATS ruta van SECSI FRA, koje su objavljene u Paketu aeronautičkih informacija i treba da se primenjuju od datuma sprovođenja ovog Sporazuma.

BHANSA i SMATSA će se složiti da objavljivanje, modifikaciju, povlačenje i zatvaranje ATS ruta, koje se odnose na dio vazdušnog prostora definisanog u članu 1 ovog Priloga, zajednički i koordinisano primenjuju, potpuno poštujući operativne zahtjeve i međunarodne obaveze, standarde i preporučene prakse.

Član 4

Usluge upozoravanja

SMATSA će kao ATS pružalac u vazdušnom prostoru, definisan u članu 1 ovog Priloga sprovoditi usluge upozoravanja (ALR) i povezane aktivnosti u skladu s ICAO standardima i preporučenim praksama a sve dostupne informacije o letjelicama u opasnosti će se redovno dostavljati odgovornom Centru za koordinaciju spasavanja Bosne i Hercegovine, koji je odgovoran za koordinaciju aktivnosti portage i spasavanja u predmetnom vazdušnom prostoru.

Od BHANSA se zahtijeva da dostavi prije početka primjene ovog Sporazuma SMATSA sve informacije o odgovornosti RCC Bosne i Hercegovine, koje su bitne za zajedničku koordinaciju.

SMATSA će koordinirati s RCC Bosne i Hercegovine kroz BHANSA.