

IZVJEŠTAJ

Povod za pregovaranje nacrtu bilateralnog Sporazuma o vazdušnom saobraćaju sa vlastima Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske ("Velika Britanija") je mogući izlazak Velike Britanije iz Evropske unije ("Brexita") koji bi imalo za posljedicu da se postojeći ECAA sporazum više ne primjenjuje.

Velika Britanija je pokazala interes da nastavi kontinuitet odnosa sa Crnom Gorom u oblasti vazdušnog saobraćaja, imajući u vidu da se trenutno primjenjuje ECAA sporazum koji omogućava nesmetano obavljanje vazdušnog saobraćaja. Sporazum bi se nakon potpisivanja primjenjivao izlaskom Velike Britanije iz Evropske unije, odnosno sporazum bi zamijenio postojeći multilateralni ECAA sporazum. Velika Britanija trenutno pregovara i sa ostalim zemljama u regionu.

Zaključkom Vlade broj: 03-6169 od 6. septembra 2007 godine, Vlada je zadužila Ministarstvo saobraćaja i pomorstva da prati realizaciju Zakona o ratifikaciji multilateralnog Sporazuma između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (ECAA sporazum) koji je u skladu sa Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju EU.

Na prvoj rundi pregovora između Velike Britanije i Crne Gore u ovoj oblasti koji je održan 9. novembra 2017. godine, raspravljalo se o ključnim elementima i propisima kao i o pitanjima koja su ostala kao predmet za dalju diskusiju. Crna Gora je ratifikovala sporazum ECAA 2007. godine i od tada je u potpunosti posvećena da ispuni sve uslove potrebne za fazu I i II tranzicionih sporazuma iz člana 27. Sporazuma ECAA, sa ciljem prelaska sa "pridružene stranke" u "ugovorenu stranku". Treba naglasiti da se Crna Gora 31. oktobra 2013. godine odlučila za privremeno sprovođenje ECAA sporazuma, što u praksi znači da EU avio-kompanije u odnosu na Crnu Goru mogu imati koristi od odredaba ECAA sporazuma, dok su avio kompanije iz Crne Gore bile i dalje predmet ograničenja sve dok faze I i II tranzicionih aranžmana ne budu završene.

Shodno tome, s obzirom da član 4 (2)(a)(iii) koji se odnosi na određivanje i ovlašćavanja aviokompanija za obavljanje ugovorenog saobraćaja predstavlja "status quo", odnosno da nudi rješenje sadržano u ECAA sporazumu. Crnogorska strana smatra ako bi Ujedinjeno Kraljevstvo nakon napuštanja EU ostao član ECAA sporazuma, da nema potrebe za novim "ASA" između Crne Gore i Velike Britanije. Crna Gora se nada da će se pridružiti EU do 2025. godine i postati "ugovorna stranka" u ECAA sporazumu mnogo ranije. Međutim ako Velika Britanija napušta i EU i ECAA sporazum, možemo razmotriti nacrt bilateralnog Sporazuma o vazdušnom saobraćaju ("ASA") između Crne Gore i Velike Britanije.

Ovaj bilateralni sporazum "ASA" bi bio primjenjen od trenutka kada će Velika Britanija napustiti EU i ECAA sve dok se Crna Gora ne pridruži EU i ECAA, pod pretpostavkom da postoji neki oblik "ASA" između Velike Britanije i EU. Shodno tome, dve strane obzirom da tekst nije bio u potpunosti prihvatljiv za obje strane, dogovorili su se da nastave pregovore 25. septembra 2018. godine u Podgorici.

Delegacije koje predstavljaju vazduhoplovne vlasti Crne Gore koju je predvodio direktor Direktorata za vazdušni saobraćaj, Zoran Kostić i vazduhoplovne vlasti Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske ("Velika Britanija") koju je predvodio gospodin James Gilderoy sastale su se ponovo u Podgorici 25. septembra 2018. godine na drugoj rundi pregovaranja kako bi nastavile raspravu o nacrtu bilateralnog Sporazuma o vazdušnom saobraćaju ("ASA") između navedenih zemalja u slučaju povlačenja Velike Britanije iz Evropske unije ("EU") a koje će se primjenjivati između Crne Gore i Velike Britanije, nakon što se sporazum ECAA više ne primjenjuje na Veliku Britaniju.

Razgovori su održani u prijateljskoj i konstruktivnoj atmosferi. Sastav delegacija navedenih zemalja priložen je u Aneksu 1. Delegacije su postigle razumevanje o tekstu nacrtu bilateralnog Sporazuma o vazdušnom saobraćaju ("ASA"). Delegacije su postigle potpunu usaglašenost o tekstu: (i) nacrtu bilateralnog Memoranduma o saradnji ("MoU") koji je priložen u Aneksu 2, (ii) nacrt bilateralnog Sporazuma o vazdušnom saobraćaju ("ASA") koji je priložen uz MoU.

Obje delegacije su ponovo potvrdile svoju posvećenost nastavljanju dijaloga i saradnje u oblasti vazdušnog saobraćaja. Crnogorska delegacija je potvrdila da će preduzimati dalje korake prema Vladinim tijelima i da će poslati "MoU" i "ASA" Vladi Crne Gore radi daljeg razmatranja.

**SPORAZUM IZMEĐU VLADE UJEDINJENOG KRALJEVSTVA VELIKE
BRITANIJE I SJEVERNE IRSKE I CRNE GORE
KOJI SE ODNOSI NA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ**

Vlada Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske (Ujedinjeno Kraljevstvo) i Vlada Crne Gore (Crna Gora) u daljem tekstu „ugovorne strane”;

Kao potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu koja je otvorena za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine;

U želji da zaključe sporazum koji dopunjuje pomenutu Konvenciju radi uspostavljanja vazdušnog saobraćaja između i izvan njihovih teritorija;

Sporazumjele su se o sljedećem:

ČLAN 1

Definicije

U svrhu ovog Sporazuma, osim ukoliko kontekst ne zahtijeva drugačije, termin:

- (a) „vazduhoplovna vlast“ znači u slučaju Ujedinjenog Kraljevstva, Državni sekretarijat za saobraćaj, u svrhu člana 7 (Cijene) ovog Sporazuma, Civilna vazduhoplovna vlast, a u slučaju Crne Gore, ili, u oba slučaja, bilo koje lice ili tijelo koje može biti ovlašćeno da obavlja bilo koje od dužnosti koje se trenutno izvršavaju od strane gore navedenog organa ili slične dužnosti,
- (b) „ovaj Sporazum“ uključuje Aneks istog i bilo koje izmjene i dopune Aneksa ili ovog Sporazuma;
- (c) „Certifikat vazdušnog operatora“ je dokument izdat vazdušnom prevozniku koji potvrđuje da predmetni vazdušni prevoznik ima profesionalnu sposobnost i organizaciju da obezbijedi sigurno upravljanje vazduhoplovom vezano za vazduhoplovne aktivnosti navedene u certifikatu;
- (d) „međunarodni vazdušni saobraćaj“, „aviokompanija“ i „zaustavljanje zbog razloga koji nijesu povezani s prevozom“ imaju značenje koje im je dodijeljeno u članu 96 Čikaške konvencije;
- (e) „ovlašćena aviokompanija“ je aviokompanija koje je ovlašćena u skladu sa članom 4 (Ovlašćenje) ovog Sporazuma;
- (f) „Čikaška konvencija“ je Konvencija Međunarodnog civilnog vazduhoplovstva, koja je otvorena za potpisivanje 7. decembra 1944. godine a koja uključuje: (i) bilo koje izmjene i dopune iste koje su ratifikovale obje ugovorne strane, i (ii) bilo koje Aneksa i izmjene i dopune koje su usvojene članom 90 te Konvencije, u onolikoj mjeri koliko su takve izmjene i dopune ili Aneks u bilo koje dato vrijeme djelotvorni za obje ugovorne strane;
- (g) „EU države članice“ su države koje su sada ili u budućnosti potpisnice Ugovora o funkcionisanju Evropske unije;
- (h) „teritorija“ vezano za državu ima značenje koje joj je dodijeljeno u članu 2 Čikaške konvencije;
- (i) „korisničke naknade“ su naknade koje nadležni organ uplaćuje aviokompaniji ili naknade koje organ dozvoljava da se isplaćuju radi snadbijevanja aerodromske imovine ili objekata, ili objekata za vazdušnu plovību (uključujući objekte za prelijetanje), ili povezane usluge i objekte, za vazduhoplove, njihove posade, putnike i teret,
- (j) „glavno sjedište poslovanja“ je glavna kancelarija ili registrovana kancelarija određene aviokompanije u kojem se obavljaju glavne finansijske funkcije i operativna kontrola, uključujući upravljanje kontinuiranom plovidbenošću, određene aviokompanije;

(k) „Sporazum o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (*European Common Aviation Agreement*)“ je Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih Nacija na Kosovu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja.

ČLAN 2

Primjenljivost Čikaške konvencije

Odredbe ovog Sporazuma podliježu odredbama Čikaške konvencije u mjeri koliko su ove odredbe primjenljive na međunarodni vazdušni saobraćaj.

ČLAN 3

Dodjela prava

(1) Svaka ugovorna strana dodjeljuje drugoj ugovornoj strani sljedeća prava vezano za svoj međunarodni saobraćaj:

- (a) pravo da leti preko njene teritorije bez slijetanja;
- (b) pravo da se zaustavlja na njenoj teritoriji zbog razloga koji nijesu povezani s prevozom.

(2) Svaka ugovorna strana dodjeljuje drugoj ugovornoj strani prava koja su navedena u ovom Sporazumu u cilju obavljanja međunarodnog vazdušnog saobraćaja na linijama koje su utvrđene u odgovarajućem dijelu rasporeda koji je priložen uz ovaj Sporazum. Takav saobraćaj i linije se u daljem tekstu nazivaju „ugovoreni saobraćaj” i „utvrđene linije”. U toku obavljanja ugovorenog saobraćaja na utvrđenoj liniji, aviokompanija ili aviokompanije ovlaštene od strane svake od ugovornih strana imaju pored prava navedenih u stavu (1) ovog Sporazuma pravo da se zaustavljaju na teritoriji druge ugovorne strane na tačkama utvrđenim za tu liniju u rasporedu ovog Sporazuma u cilju ukrcavanja ili iskrcavanja putnika i tereta, uključujući poštu.

(3) Ništa u stavu (2) ovog člana se neće smatrati mjerodavnim za dodjeljivanje ovlaštenoj aviokompaniji ili aviokompanijama jedne ugovorne strane pravo da ukrca, na teritoriji druge ugovorne strane, putnike i teret, uključujući poštu, koji se prenose radi najma ili naknade a koji su namijenjeni za neku drugu tačku na teritoriji druge ugovorne strane.

(4) Ukoliko zbog oružanog konflikta, političkih nemira ili razvoja, ili zbog posebnih i nesvakidašnjih uslova, ovlaštena aviokompanija jedne od ugovornih strana nije u mogućnosti da obavlja saobraćaj na svojoj uobičajenoj liniji, druga ugovorna strana će uložiti svoje najveće napore kako bi olakšala nastavak obavljanja predmetnog saobraćaja putem odgovarajućih privremenih izmjena linija.

ČLAN 4

Određivanje i ovlašćivanje

(1) Sve ugovorne strane imaju pravo da odrede aviokompaniju za obavljanje ugovorenog saobraćaja na svakoj od utvrđenih linija a i da se povuku ili izmijene ta određenja. Ta određenja se prenose drugoj ugovornoj strani pisanim putem.

(2) Po prijemu tog određenja i prijave od strane određene aviokompanije, u obliku i na način koji je predviđen za važeća ovlašćenja i tehničke dozvole, druga ugovorna strana dodjeljuje adekvatna ovlašćenja i dozvole bez odlaganja, ukoliko je:

(a) u slučaju aviokompanije koja je određena od strane Ujedinjenog Kraljevstva:

- (i) aviokompanija osnovana i ima sjedište na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva i licencirana u skladu sa primjenljivim zakonom Ujedinjenog Kraljevstva; i
- (ii) posjeduje važeći certifikat vazdušnog operatora izdat od strane Ujedinjenog Kraljevstva; i
- (iii) Ujedinjeno Kraljevstvo održava efektivnu regulatornu kontrolu nad aviokompanijom; i

(b) u slučaju aviokompanije koja je određena od strane Crne Gore:

- (i) Aviokompanija osnovana i ima sjedište na teritoriji Crne Gore i licencirana u skladu sa primjenljivim zakonom Crne Gore;
- (ii) Posjeduje važeći certifikat vazdušnog operatora izdat od strane Crne Gore; i
- (iii) Crna Gora održava efektivnu regulatornu kontrolu nad aviokompanijom; i

(c) određena aviokompanija kvalifikovana da ispuni uslove predviđene zakonima i propisima koji se obično primjenjuju pri obavljanju međunarodnog saobraćaja od strane ugovorne strane uzimajući u obzir prijavu ili prijave.

(3) Kada je aviokompanija ovlašćena na ovaj način, ista može početi da obavlja ugovoreni saobraćaj, pod uslovom da je aviokompanija usaglašena sa primjenljivim odredbama ovog Sporazuma.

ČLAN 5

Ukidanje ili suspenzija operativnih ovlašćenja

(1) Bilo koja od ugovornih strana može da ukine, suspenduje ili ograniči operativno ovlašćenje ili tehničke dozvole aviokompanije druge ugovorne strane:

- (a) kada, u slučaju aviokompanije koja je određena od strane Ujedinjenog Kraljevstva:
 - (i) aviokompanija nije osnovana niti ima sjedište na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva ili nije licencirana u skladu sa primjenljivim zakonom Ujedinjenog Kraljevstva; ili
 - (ii) aviokompanija ne posjeduje važeći sertifikat vazdušnog operatora izdat od strane Ujedinjenog Kraljevstva; ili
 - (iii) Ujedinjeno Kraljevstvo ne održava efektivnu regulatornu kontrolu nad aviokompanijom; i;
- (b) kada, u slučaju aviokompanije koja je određena od strane Crne Gore:
 - (i) aviokompanija nije osnovana niti ima sjedište na teritoriji Crne Gore ili nije licencirana u skladu sa primjenljivim zakonom Crne Gore; ili
 - (ii) aviokompanija ne posjeduje važeći sertifikat vazdušnog operatora izdat od strane Crne Gore; ili
 - (iii) Crna Gora ne održava efektivnu regulatornu kontrolu nad aviokompanijom; ili
- (c) u slučaju da ta aviokompanija nije usaglašena sa zakonima i propisima koje obično primjenjuje ugovorna strana koja dodjeljuje ta prava; ili
- (d) ukoliko aviokompanija na drugi način ne djeluje u skladu sa uslovima predviđenim ovim Sporazumom; ili
- (e) kada je ugovorna strana utvrdila (ukoliko konsultacije u skladu sa stavom (9) člana 6 (lojalna konkurencija) ovog Sporazuma nisu dostigle zadovoljavajuće rješavanje) da ne postoji usaglašenost sa odredbama člana 6 (lojalna konkurencija) ovog Sporazuma; ili
- (f) ukoliko je jedna ugovorna strana utvrdila da druga ugovorna strana ili aviokompanija nije usaglašena sa bilo kojim odredbama člana 9 (Vazduhoplovna bezbjednost) ovog Sporazuma; ili
- (g) ako ugovorna strana utvrdi da sumnje vezane za širu bezbjednost opravdavaju takvo djelovanje; ili

(h) u slučaju kada druga ugovorna strana nije preduzela odgovarajuće aktivnosti da unaprijedi sigurnost u skladu sa stavom (2) člana 10 (Sigurnost) ovog Sporazuma; ili

(i) u skladu sa stavom (6) člana 10 (Sigurnost) ovog Sporazuma.

(2) Osim ako neodložno ukidanje, suspenzija ili nametanje uslova pomenutih u stavu (1) ovog člana nije od suštinskog značaja za sprečavanje daljeg kršenja zakona ili propisa, takvo pravo se ostvaruje samo poslije konsultacije sa drugom ugovornom stranom.

(3) Bilo koja od ugovornih strana koja ostvaruje prava u skladu sa stavom (1) ovog člana pisanim putem obavještava drugu ugovornu stranu što je prije moguće o razlozima za odbijanje, suspenziju ili ograničavanje operativnog ovlašćenja ili tehničke dozvole.

(4) Prilikom ostvarivanja svojih prava u skladu sa stavom (1) ovog člana ugovorne strane ne smiju da vrše diskriminaciju aviokompanija na bazi nacionalnosti.

(5) Ovim članom se ne ograničavaju prava bilo koje od ugovornih strana da ukine, suspenduje ili ograniči operativno ovlašćenje ili tehničke dozvole aviokompanije druge ugovorne strane u skladu sa odredbama člana 9 (Bezbjednost) ovog Sporazuma.

ČLAN 6

Lojalna konkurencija

(1) Mora da postoji pravična i jednaka prilika za ovlaštene aviokompanije obje ugovorne strane da se nadmeću u obavljanju ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama.

(2) Svaka ugovorna strana dozvoljava svakoj ovlašćenoj aviokompaniji da odrede učestalost i kapacitet međunarodnog vazdušnog saobraćaja koje nudi u skladu sa ugovorenim saobraćajem na utvrđenim linijama. U skladu sa ovim pravom, nijedna od ugovornih strana ne može jednostrano da ograničava obim saobraćaja, učestalost ili redovnost saobraćaja, ili tip ili tipove vazduhoplova kojima upravljaju ovlaštene aviokompanije druge ugovorne strane, osim kada se to zahtijeva zbog carinskih, tehničkih, operativnih ili ekoloških razloga pod jednakim uslovima koji su u skladu sa članom 15 Čikaške konvencije.

(3) Nijedna ugovorna strana ne može da nametne ovlašćenoj aviokompaniji druge ugovorne strane pravo preče kupovine, proporcionalnost povratnih letova, takse na koje se ne daje prigovor ili bilo koji drugi zahtjev vezano za kapacitet, učestalost ili saobraćaj koji neće biti u skladu sa svrhom ovog Sporazuma.

(4) Nijedna od ugovornih strana ne može da zahtijeva dostavljanje rasporeda ili operativnih planova od strane aviokompanije druge ugovorne strane radi odobrenja, osim kada se to potražuje po osnovi nedeskriminacije kako bi se sprovedi jednobrazni uslovi predviđeni stavom (2) ovog člana. Ukoliko ugovorna strana zahtijeva dostavljanje radi informisanja, ista je dužna da svede na najmanju mjeru administrativna opterećenja po pitanju zahtjeva i procedura za dostavljanja u odnosu na posrednike u vazdušnom saobraćaju i u odnosu na aviokompanije druge ugovorne strane.

(5) Nijedna ugovorna strana neće dozvoliti da njena ovlašćena aviokompanija ili aviokompanije, pojedinačno ili zajedno sa bilo kojom drugom aviokompanijom ili aviokompanijama, zloupotrijebe tržišnu moć na način koji već utiče ili postoji vjerovatnoća da će uticati na ozbiljno slabljenje konkurenta ili na isključenje konkurenta sa linije.

(6) Nijedna od ugovornih strana ne može da pruži ili dozvoli državne subvencije ili podršku za ili ka svojoj ovlašćenoj aviokompaniji ili aviokompanijama na način koji će negativno uticati na pravične i jednake mogućnosti aviokompanija druge ugovorne strane da se nadmeće u pružanju međunarodnog vazdušnog saobraćaja.

(7) Državne subvencije ili podrška znače pružanje podrške na diskriminacionoj osnovi ovlašćenoj aviokompaniji, posredno ili neposredno, od strane države ili od strane javnog ili privatnog tijela koje je određeno ili kontrolisano od strane države. Bez ograničenja, može da uključuje i otklanjanje operativnih gubitaka; obezbjeđivanje kapitala, nepovratnih grantova ili zajmova po privilegovanim uslovima; odobravanje finansijskih prednosti odricanjem od profita ili povraćajem dospjelih iznosa; odricanje od normalnog povraćaja iskorištenih javnih fondova, poreske olakšice, naknade za finansijska opterećenja nametnuta od strane javnih uprava; ili diskriminatorni pristup

aerodromskim objektima, gorivu ili drugim objektima koji su opravdano potrebni za obavljanje vazdušnog saobraćaja.

(8) Kada ugovorna strana pruža državnu subvenciju ili podršku ovlašćenoj aviokompaniji vezano za saobraćaj koji se obavlja u skladu sa ovim Sporazumom, mora da zahtijeva da aviokompanija identifikuje subvenciju ili podršku jasno i pojedinačno na svojim računima.

(9) Ukoliko jedna ugovorna strana vjeruje da su njene ovlašćene kompanije predmet diskriminacije ili nepravilnih praksi, ili da bi subvencija ili podrška koja se razmatra ili pruža od strane druge ugovorne strane za ili ka aviokompaniji druge ugovorne strane negativno uticala ili negativno utiče na pravičnu i jednaku mogućnost aviokompanija prve ugovorne strane da se nadmeću u pružanju usluga međunarodnog vazdušnog saobraćaja, može da zatraži konsultacije i obavijestiti drugu ugovornu stranu o razlozima za svoje nezadovoljstvo. Ove konsultacije se održavaju najkasnije 30 dana od prijema zahtjeva, osim ako se obje ugovorne strane nijesu drukčije saglasile.

ČLAN 7

Cijene

(1) U svrhu ovog Sporazuma termin „cijena“ znači cijena koja će se platiti za prevoz putnika, prtljaga i tereta i uslovi pod kojima se ove cijene primjenjuju, uključujući cijene i uslove za agenciju i druge pomoćne usluge, ali isključujući nadoknadu za prevoz pošte ili uslove za prevoz pošte.

(2) Svaka ugovorna strana dozvoljava da se cijene za međunarodni vazdušni saobraćaj slobodno određuju od strane svake ovlašćene aviokompanije na osnovu lojalne konkurencije. Nijedna od ugovornih strana neće tražiti od svojih aviokompanija da konsultuju druge aviokompanije o cijenama koje naplaćuju ili predložiti naplatu usluga u skladu sa ovim Sporazumom.

(3) Ugovorne strane ne mogu da zahtijevaju da se cijene dostavljaju vazduhoplovnim vlastima ili da se vazduhoplovne vlasti o njima obavještavaju.

ČLAN 8

Dužnosti, porezi i naplate

(1) Ugovorne strane će biti oslobođene svih carinskih dužnosti, državnih poreza na akcize i sličnih državnih naplata:

(a) vazduhoplovi kojima međunarodni saobraćaj obavlja ovlašćena aviokompanija ili aviokompanije bilo koje od ugovornih strana; i

(b) sljedeće stavke uvedene od strane ovlašćene aviokompanije jedne od ugovornih strana na teritoriju druge ugovorne strane:

- (i) popravka, održavanje i servisiranje opreme i sastavnih djelova;
- (ii) oprema za rukovanje putnicima i sastavni djelovi;
- (iii) oprema za utovar tereta i sastavni djelovi;
- (iv) bezbjednosna oprema uključujući sastavne djelove za ugradnju u sigurnosnu opremu;
- (v) materijali za podučavanje i pomoćna sredstva za obuku;
- (vi) dokumentacija aviokompanije i operatera; i

(c) sljedeće stavke uvedene od strane ovlašćene aviokompanije jedne od ugovornih strana na teritoriju druge ugovorne strane ili snadbijevane ovlašćenoj aviokompaniji jedne ugovorne strane na teritoriju druge ugovorne strane:

- (i) zalihe vazduhoplova (uključujući ali bez ograničenja na proizvode kao što su hrana, piće i duvan) bez obzira da li su uvedeni ili ponijeti u avion na teritoriju druge ugovorne strane;
- (ii) gorivo, maziva i potrošne tehničke zalihe;
- (iii) rezervni djelovi uključujući motore; i

(d) kompjuterska oprema i sastavni djelovi uvedeni od strane ovlašćene aviokompanije jedne od ugovornih strana na teritoriju druge ugovorne strane radi pomoći sa jednim ili više od sljedećih pitanja:

- (i) popravka, održavanje i servisiranje vazduhoplova;
- (ii) postupanje sa putnicima na aerodromu ili u vazduhoplovu;
- (iii) utovar tereta na ili istovar tereta iz vazduhoplova;
- (iv) sprovođenje bezbjednosnih provjera nad putnicima i teretom;

pod uslovom da se u slučaju pod-stavova (b)-(d) oni koriste u vazduhoplovu ili u okviru granica međunarodnog aerodroma vezano za uspostavljanje i održavanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja od strane ovlašćene aviokompanije o kojoj je riječ.

(2) Oslobađanje od carinskih dužnosti, državnih poreza na akcize i sličnih državnih naplata se ne primjenjuje na naplaćivanja na osnovu troška usluga pruženih ovlašćenoj aviokompaniji ili aviokompanijama ugovorne strane na teritoriji druge ugovorne strane.

(3) Može da se zahtijeva da se oprema i zalihe na koje se odnosi stav (1) ovog člana čuvaju pod nadzorom ili kontrolom nadležnih vlasti.

(4) Olakšice predviđene ovim članom su takođe dostupne u situacijama kada ovlašćena aviokompanija ili aviokompanije jedne ugovorne strane zaključe aranžmane sa drugom aviokompanijom ili aviokompanijama za zajam ili transfer stavki navedenih u stavu (1) ovog člana na teritoriji druge ugovorne strane, pod uslovom da ta druga aviokompanija i aviokompanije na sličan način uživaju te povlastice od druge ugovorne strane.

ČLAN 9

Vazduhoplovna bezbjednost

(1) Dosljedno svojim pravima i obavezama u skladu sa međunarodnim pravom, ugovorne strane ponovo potvrđuju da njihova obaveza koju imaju jedna prema drugoj da zaštite civilno vazduhoplovstvo od djela nezakonitog ometanja čini sastavni dio ovog Sporazuma. Bez ograničavanja opšteg karaktera njihovih prava i obaveza u skladu sa međunarodnim pravom, ugovorne strane su naročito dužne da djeluju u skladu sa odredbama Konvencije o krivičnim djelima i određenim drugim djelima počinjenim u vazduhoplovima, potpisane u Tokiju 14. septembra 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih otmica vazduhoplova, potpisane u Hagu 16. Decembra 1970. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih djela protiv sigurnosti civilnog vazduhoplovstva, potpisane u Montrealu 23. septembra 1971. godine, Montrealskog dodatnog Protokola o suzbijanju nezakonitih akata nasilja na aerodromima koji opslužuju međunarodno civilno vazduhoplovstvo, potpisanog u Montrealu 24. februara 1988. godine, Konvencije o obilježavanju plastičnih eksploziva radi njihovog otkrivanja, potpisane u Montrealu 1. marta 1991. godine, i drugih Sporazuma koji se odnose na vazduhoplovnu bezbjednost a koji su obavezujući za obje ugovorne strane.

(2) Ugovorne strane su dužne po zahtjevu da obezbijede svu potrebnu podršku jedna drugoj u cilju sprečavanja djela nezakonite otmice civilnih vazduhoplova i drugih nezakonitih djela protiv sigurnosti tih vazduhoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma i objekata vezanih za vazдушnu plovību, kao i bilo koju drugu prijetnju vazduhoplovnoj sigurnosti.

(3) Kada dođe do incidenta ili prijetnje od incidenta nezakonite otmice civilnog vazduhoplova i drugih nezakonitih djela protiv sigurnosti tih vazduhoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma ili objekata za vazдушnu plovību, ugovorne strane su dužne da pomognu jedna drugoj olakšavanjem komunikacije i drugim adekvatnim mjerama čija je namjena da se brzo i bezbjedno okonča takav incident ili prijetnja vezana za isti.

(4) Svaka ugovorna strana preduzima mjere koje smatra izvodljivim kako bi obezbijedila da vazduhoplov druge ugovorne strane koji je predmet djela nezakonitog ometanja, a koji slijeće na njenu teritoriju, bude zadržan na tlu ukoliko njegov polazak nije uslovljen zaobilaženjem procedura kako bi se zaštitio ljudski život. Ukoliko je to izvodljivo, te mjere će biti preduzete na osnovi međusobnih konsultacija.

(5) Ugovorne strane, u svojim međusobnim odnosima, djeluju u skladu sa odredbama vazduhoplovne bezbjednosti ustanovljenim od strane Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo i Aneksima Čikaške konvencije u mjeri u kojoj su ove odredbe primjenljive na ugovorne strane. Svaka ugovorna strana je dužna da zahtijeva da njene aviokompanije i operatori aerodroma na njenoj teritoriji djeluju u skladu sa tim odredbama vazduhoplovne bezbjednosti.

(6) Svaka ugovorna strana se slaže da će se od njene aviokompanije zahtijevati da poštuje odredbe o vazduhoplovnoj bezbjednosti iz stava (5) ovog člana, a koje se

zahtijevaju od strane druge ugovorne strane za ulazak na njenu teritoriju. Za odlazak iz, ili dok je na teritoriji druge ugovorne strane, od aviokompanija će biti zatraženo da poštuju odredbe o vazduhoplovnoj bezbjednosti u skladu sa zakonom koji je na snazi u toj ugovornoj strani. Svaka ugovorna strana dužna je da obezbijedi da se adekvatne mjere bezbjednosti efektivno primjenjuju na njenoj teritoriji u cilju zaštite vazduhoplova i inspekcije putnika, posade, stvari koje lica nose sa sobom (*carry-on*), prtljaga, tereta i zaliha vazduhoplova prije i tokom ukrcavanja ili utovara; i da su mjere bezbjednosti prilagođene povećanoj prijetnji bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva ukoliko je to odgovarajuće. Svaka ugovorna strana je saglasna da sigurnosne odredbe zahtijevane od strane druge ugovorne strane za odlazak iz i boravak na teritoriji te druge strane moraju biti ispoštovane. Svaka ugovorna strana takođe povoljno odlučuje o bilo kojem zahtjevu druge ugovorne strane po pitanju određenih bezbjednosnih mjera u svrhu suočavanja sa posebnom prijetnjom.

(7) Svaka ugovorna strana je dužna da po zahtjevu učini dostupnim drugoj ugovornoj strani rezultate audita obavljenog od strane ICAO-a i korektivne mjere preduzete od strane države koja je predmet audita, u skladu sa zajedničkim dogovorom o adekvatnim aranžmanima za bezbjedan transfer, korišćenje, skladištenje ili raspolaganje takvim informacijama.

(8) Svaka ugovorna strana će takođe uz naklonost razmotriti zahtjev druge ugovorne strane za stupanje u recipročne administrativne aranžmane u skladu sa kojima vazduhoplovna vlast jedne od ugovornih strana može na teritoriji druge ugovorne strane odraditi svoju procjenu mjera sigurnosti vezano za letove sa dolaskom na teritoriju ugovorne strane koja podnosi zahtjev.

(9) Sa posebnim obzirom i uzajamnim poštovanjem u odnosu na suverenitet koje ugovorne strane imaju jedna prema drugoj, ugovorna strana može usvojiti mjere bezbjednosti radi ulaska na njenu teritoriju. Kada je to moguće, ta ugovorna strana uzima u obzir mjere bezbjednosti koje već primijenjuje druga ugovorna strana i bilo koji stav koji druga strana ima da ponudi. Svaka od ugovornih strana priznaje, međutim, da ništa u ovom članu ne ograničava pravo ugovorne strane da odbije ulazak na svoju teritoriju za bilo koji let ili letove kada se smatra da predstavljaju prijetnju njenoj bezbjednosti.

(10) Ugovorna strana može preduzeti hitne mjere da se suoči sa određenom bezbjednosnom prijetnjom. Druga ugovorna strana se bez odlaganja obavještava o takvim mjerama.

(11) Ne dovodeći u pitanje potrebu da se preduzme neodložna akcija kako bi se zaštitila bezbjednost transporta, ugovorne strane potvrđuju da će kada razmatraju mjere bezbjednosti, procijeniti moguće negativne uticaje na međunarodni vazdušni saobraćaj i, ukoliko nijesu ograničene zakonom, uzeti u obzir takve faktore kada određuju koje mjere su potrebne i odgovarajuće da bi se bavile ovim sigurnosnim pitanjima.

(12) Svaka ugovorna strana može zatražiti konsultacije u bilo koje vrijeme vezano za sigurnosne standarde koje je usvojila druga ugovorna strana. Takve konsultacije se realizuju u okviru perioda od 30 dana od podnošenja tog zahtjeva. Kada ugovorna strana ima opravdane razloge da vjeruje da je druga ugovorna strana odstupila od

odredbi ovog člana, ta ugovorna strana može bez odlaganja da zahtijeva konsultacije sa drugom ugovornom stranom. Neuspjeh da se postigne odgovarajuće rješenje u okviru perioda od 15 dana od datuma podnošenja takvog zahtjeva predstavljaju osnov da se ukinu, suspenduju ili ograniče operativno ovlašćenje i tehničke dozvole aviokompanije ili aviokompanija druge ugovorne strane. Kada to zahtijeva hitna situacija, ugovorna strana može preduzeti privremenu akciju prije isteka perioda od 15 dana. Bilo koja akcija preduzeta u skladu sa ovim stavom se prekida po usaglašavanju druge ugovorne strane sa odredbama ovog člana koje se odnose na bezbjednost.

ČLAN 10

Sigurnost

(1) Svaka ugovorna strana može zatražiti konsultacije u bilo koje vrijeme vezano za standarde sigurnosti u bilo kojoj oblasti vezanoj za letačke posade, vazduhoplove ili njihove operacije usvojene od strane druge ugovorne strane. Takve konsultacije će se obaviti u okviru perioda od 30 dana od podnošenja tog zahtjeva.

(2) Ukoliko, poslije takvih konsultacija, jedna ugovorna strana utvrdi da druga ugovorna strana efektivno ne održava i ne sprovodi standarde sigurnosti u to vrijeme u skladu sa Čikaškom konvencijom, prva ugovorna strana obavještava drugu ugovornu stranu o tim nalazima i koracima koji se smatraju potrebnim za usaglašavanje sa tim najmanjim standardima, a druga ugovorna strana preduzima odgovarajuće korektivne akcije. Neuspjeh druge ugovorne strane da preduzme adekvatnu akciju u okviru perioda od 15 dana ili dužeg ukoliko je dogovoren, predstavlja osnov za primjenu člana 5(1) (Ukidanje i suspenzija operativnih ovlašćenja) ovog Sporazuma.

(3) Bez obzira na obaveze pomenute u članu 16 i članu 33 Čikaške konvencije postignuta je saglasnost da bilo koji vazduhoplov kojim operacije obavlja, ili je predmet ugovora o zakupu, u ime aviokompanije ili aviokompanija jedne od ugovornih strana, o saobraćaju na teritoriju i iz teritorije druge ugovorne strane, može dok je na teritoriji druge ugovorne strane, biti predmet ispitivanja od strane ovlašćenih predstavnika druge ugovorne strane, u vazduhoplovu i u oko vazduhoplova u svrhu provjere punovažnosti dokumentacije vazduhoplova i dokumentacije njegove posade i očiglednog stanja vazduhoplova i njegove opreme (u ovom članu nazvanim „inspekcija na platformi“), pod uslovom da ovo ne vodi do neopravdanog kašnjenja.

(4) Ukoliko ovakva inspekcija na platformi ili niz inspekcija na platformi dovedu do:

- (a) ozbiljnih zabrinutosti da vazduhoplov ili operacija vazduhoplova nije u skladu sa najmanjim standardima utvrđenim u to vrijeme u skladu sa Čikaškom konvencijom; ili
- (b) ozbiljnim zabrinutostima da postoji nedostatak efikasnog održavanja ili sprovođenja standarda sigurnosti utvrđenim u to vrijeme u skladu sa Čikaškom konvencijom;

ugovorna strana koja sprovodi inspekciju, u svrhu člana 33 Čikaške konvencije, je slobodna da zaključi da zahtjevi u skladu sa kojima su certifikati ili dozvole koji se odnose na taj vazduhoplov ili koji se odnose na posadu tog vazduhoplova izdati ili proglašeni važećim ili da zahtjevi u skladu sa kojima se obavljaju operacije tim vazduhoplovom nijesu jednaki ili veći od najmanjih standarda u skladu sa Čikaškom konvencijom.

(5) U slučaju da je pristup u cilju preduzimanja inspekcije vazduhoplova na platformi kojom operacije obavlja aviokompanija ili aviokompanije jedne ugovorne

strane u skladu sa stavom (3) ovog člana odbijen od strane predstavnika te aviokompanije ili aviokompanija, druga ugovorna strane je slobodna da zaključi da se pojavila ozbiljna zabrinutost od tipa iz stava (4) ovog člana i da izvuče zaključke iz tog stava.

(6) Svaka ugovorna strana rezerviše pravo da bez odlaganja suspenduje ili promijeni operativno ovlašćenje aviokompanije ili aviokompanija druge ugovorne strane u slučaju da prva ugovorna strana zaključi, kao rezultat inspekcije na platformi ili niza inspekcija na platformi, zbog odbijanja pristupa za inspekciju na platformi, zbog konsultacija ili zbog drugih razloga, da je neodložna akcija od suštinskog značaja za sigurnost operacija koje obavlja aviokompanija.

(7) Bilo koja akcija od strane jedne ugovorne strane u skladu sa stavovima (2) i (6) ovog člana se prekida kada osnova za preduzimanje ove akcije prestane da postoji.

ČLAN 11

Code share

Bilo koja ovlašćena aviokompanija ili aviokompanije mogu, u skladu sa primjenljivim zakonima i propisima koji se odnose na konkurenciju, da zaključe aranžman o *Code share*-u sa drugom aviokompanijom ili aviokompanijama, pod uslovom da:

- (a) svakim letom koji čini dio saobraćaja na koji se ovaj aranžman primjenjuje upravlja aviokompanija ovlašćena da upravlja tim letom; i
- (b) se u odnosu na svaku prodatu kartu, kupac obavještava na mjestu prodaje koja aviokompanija obavlja koji dio saobraćaja.

ČLAN 12

Zakup (*Leasing*)

(1) Ovlašćene aviokompanije svake ugovorne strane imaju pravo da obavljaju ugovoreni saobraćaj na određenim linijama koristeći vazduhoplov (ili vazduhoplov i posadu) uzetu u zakup od bilo koje kompanije, uključujući druge aviokompanije, pod uslovom da će biti ovlašćene od strane vazduhoplovnih vlasti obje ugovorne strane da koriste vazduhoplov na toj osnovi.

(2) U svrhu korišćenja vazduhoplova po osnovu zakupa u skladu sa stavom (1) ovog člana, od ovlašćene aviokompanije se takođe zahtijeva da ispoštuje uslove propisane zakonom i propisima koji se obično primjenjuju na obavljanje međunarodnog saobraćaja od strane ugovornih strana.

ČLAN 13

Zemaljsko opsluživanje

U skladu sa zakonima i propisima svake ugovorne strane, svaka ovlašćena aviokompanija na teritoriji druge ugovorne strane ima pravo da obavlja sopstveno zemaljsko opsluživanje („samo-opsluživanje“), ili, po svom opredeljenju, ima pravo da izabere između konkurentnih dobavljača koji pružaju usluge zemaljskog opsluživanja u cjelosti ili djelimično. Kada takvi zakoni i regulative ograničavaju ili onemogućavaju samo-opsluživanje i kada ne postoji efektivna konkurentnost između snabdjevača koji pružaju usluge zemaljskog opsluživanja, svaka ovlašćena aviokompanija tretira se na nediskriminatornoj osnovi po pitanju njihovog pristupa samo-opsluživanju ili uslugama zemaljskog opsluživanja pruženim od strane jednog ili više snabdjevača.

ČLAN 14

Transfer zarada

Svaka ovlašćena aviokompanija može, na osnovu zahtjeva, pretvoriti ili slati lokalne prihode koji prelaze sume koje se lokalno isplaćuju zemlji po njenom izboru. Blagovremena promjena i slanje se dozvoljavaju bez ograničenja po komercijalnom deviznom kursu koji važi u vrijeme kada su takvi prihodi predstavljeni za promjenu i slanje, i ne podliježu bilo kakvim naknadama osim onim koje se normalno vrše od strane banaka za obavljanje takvih promjena i slanja.

ČLAN 15

Predstavljanje aviokompanije i prodaja

Ovlašćena aviokompanija može:

- (i) u skladu sa zakonima i propisima koji se odnose na ulazak, boravak ili zapošljavanje druge ugovorne strane da uvede i održava na teritoriji druge ugovorne strane one pojedince koji dolaze iz njenog upravnog, tehničkog, operativnog i drugog specijalizovanog osoblja koje aviokompanija opravdano smatra potrebnim za pružanje usluga međunarodnog saobraćaja;
- (ii) da koristi usluge i osoblje druge organizacije, kompanije ili aviokompanije koja djeluje na teritoriji druge ugovorne strane;
- (iii) da osnuje kancelarije na teritoriji druge ugovorne strane; i
- (iv) da se angažuje u prodaji i marketingu usluga međunarodnog saobraćaja i pomoćnih usluga na teritoriji druge ugovorne strane, bilo direktno ili putem agenata ili drugih posrednika imenovanih od strane aviokompanije. Aviokompanija može da proda, a bilo koja osoba može da kupi, takve prevozne ili pomoćne usluge u lokalnoj valuti ili u drugoj slobodno konvertibilnoj valuti.

ČLAN 16

Korisničke naknade

(1) Korisničke naknade koje mogu da budu od strane organa ili tijela bilo koje ugovorne strane koji su nadležni za naplaćivanje nametnute aviokompanijama druge ugovorne strane moraju da budu pravične, opravdane, ni na koji način nepravedno diskriminišuće, kao i podjednako podijeljene između kategorija korisnika. U svakom slučaju, bilo koje korisničke naknade ove vrste se nameću aviokompanijama druge ugovorne strane pod uslovima koji nijesu manje povoljni od najpovoljnijih uslova raspoloživih bilo kojoj drugoj aviokompaniji u vrijeme kada su naknade nametnute.

(2) Korisničke naknade nametnute aviokompanijama druge ugovorne strane mogu odražavati, ali ne i prelaziti, ukupni trošak organa ili tijela nadležnih za naplaćivanje naknada koja pružaju adekvatne ali ne pretjerane objekte i usluge na aerodromu ili u okviru sistema aerodroma koji se odnose na aerodrome, ekološki aspekt aerodroma, vazdušnu plovību ili vazduhoplovnu bazbjednost. Takve naplate mogu uključivati opravdan povraćaj sredstava. Objekti i usluge za koje se naplaćuju naknade se pružaju na efikasnoj i ekonomskoj osnovi.

(3) Svaka ugovorna strana će dati svoj najveći napor da obezbijedi da se konsultacije obavljaju između organa ili tijela nadležnih za naplaćivanje naknada na svojoj teritoriji i aviokompanija koje koriste usluge i objekte, a da organi ili tijela nadležni za naplaćivanje naknada i aviokompanije razmjenjuju takve informacije na način potreban da se dozvoli precizan pregled opravdanosti naknada u skladu sa principima iz stavova (1) i (2) ovog člana. Svaka ugovorna strana će uložiti svoj najveći napor da bi osigurala da organi ili tijela nadležni za naplaćivanje naknada pružaju korisnicima opravdano obavještenje o bilo kojem prijedlogu izmjena korisničkih usluga kako bi se omogućilo korisnicima da izraze svoje stavove prije nego se izmjene realizuju.

(4) Ne smatra se da ijedna ugovorna strana, prilikom procedura za rješavanje sporova u skladu sa članom 20 (Rješavanje sporova) ovog Sporazuma, krši odredbu ovog člana, osim ako:

- (a) ne obavi pregled, ili uredi nezavisan pregled naknada ili prakse koja je predmet žalbe druge ugovorne strane u okviru razumnog roka; ili
- (b) poslije takvog pregleda, ne preduzme sve korake u svojoj moći da otkloni nepravilnosti o bilo kojoj naknadi ili praksi koje nisu u skladu sa ovim članom.

ČLAN 17

Intermodalni saobraćaj

Aviokompanijama svake ugovorne strane se dozvoljava da obavljaju, u vezi sa međunarodnim vazdušnim saobraćajem, bilo koji intermodalni saobraćaj od ili do bilo kojih tačaka na teritorijama ugovornih strana ili trećih zemalja. Aviokompanije mogu odabrati da obavljaju svoj intermodalni saobraćaj ili da ga pruže putem drugih aranžmana, uključujući *code-share* sa drugim prevoznicima. Takve usluge intermodalnog saobraćaja se mogu ponuditi putem usluga i po jedinstvenoj cijeni za vazdušni i intermodalni saobraćaj zajedno, pod uslovom da su putnici i špediteri informisani o kojem se prevozu radi.

ČLAN 18

Zaštita životne sredine

- (1) Ugovorne strane podržavaju potrebu da se zaštiti životna sredina promovisanjem održivog razvoja vazduhoplovstva.
- (2) Kada se uspostavljaju ekološke mjere, poštuju se ekološki standardi vazduhoplovstva usvojeni od strane Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo u Aneksima Čikaške konvencije, osim kada su razlike prijavljene.
- (3) Ništa iz ovog Sporazuma se ne tumači tako da ograničava odgovornost nadležnih vlasti ugovorne strane da preduzmu sve adekvatne mjere da spriječe ili se na drugi način suoče sa ekološkim uticajima vazdušnog saobraćaja, pod uslovom da su takve mjere u potpunosti usaglašene sa njihovim pravima i obavezama u skladu sa međunarodnim pravom i da se primjenjuju bez razlike vezano za nacionalnost.

ČLAN 19

Konsultacija

Bilo koja od ugovornih strana može u bilo koje vrijeme zahtijevati konsultacije o sprovođenju, tumačenju, primjeni i izmjenama i dopunama ovog Sporazuma ili usaglašenost sa ovim Sporazumom. Takve konsultacije, koje se mogu obavljati između vazduhoplovnih vlasti, počinju u periodu od 30 dana od datuma kada druga ugovorna strana primi pisani zahtjev, osim ukoliko nije na drugi način dogovoreno od strane ugovornih strana.

ČLAN 20

Rješavanje sporova

(1) Ukoliko dođe do bilo kakvog spora između ugovornih strana vezano za tumačenje ili primjenu ovog Sporazuma, ugovorne strane su dužne da prvenstveno pokušaju da ga riješe pregovorima.

(2) Ukoliko ugovorne strane ne postignu rješavanje spora pregovaranjem, mogu isto uputiti licu ili tijelu na način na koji se dogovore, ili, po zahtjevu bilo koje ugovorne strane, isto mogu podnijeti za rješavanje tribunalu koji se sastoji od tri arbitra a procedura je sljedeća:

- (a) u okviru od 30 dana od prijema zahtjeva za arbitražu, svaka ugovorna strana imenuje po jednog arbitra. Državljanin treće države, koji djeluje u svojstvu predsjednika tribunala, imenuje se kao treći arbitar ugovorom između dva arbitra, u okviru perioda od 60 dana od imenovanja drugog arbitra;
- (b) ukoliko se u okviru gore navedenog vremenskog roka ne obavi imenovanje, bilo koja ugovorna strana može zahtijevati od predsjednika Međunarodnog suda pravde da obavi potrebno imenovanje u okviru perioda od 30 dana. Ukoliko predsjednik ima državljanstvo jedne od ugovornih strana, od potpredsjednika se zahtijeva da sačini imenovanje. Ukoliko potpredsjednik ima državljanstvo jedne od ugovornih strana, od člana Međunarodnog suda pravde koji je sljedeći po nadležnosti a nema državljanstvo jedne od ugovornih strana se zahtijeva da obavi imenovanje.

(3) Pored stavki koje su određene u ovom članu ili na drugi način dogovorene između ugovornih strana, tribunal određuje ograničenja svoje nadležnosti i uspostavlja sopstvenu proceduru. Na uputstvo tribunala, ili po zahtjevu bilo koje od ugovornih strana, konferencija radi određivanja preciznih pitanja koja se rješavaju i specifičnih procedura koje se poštuju održava se najkasnije 30 dana nakon što je tribunal u potpunosti formiran.

(4) Osim kada je drugačije dogovoreno od strane ugovornih strana ili propisano od strane tribunala, svaka ugovorna strana podnosi memorandum u okviru perioda od 45 dana nakon što je tribunal u potpunosti formiran. Svaka ugovorna strana može podnijeti odgovor u okviru perioda od 60 dana od podnošenja memoranduma druge ugovorne strane. Tribunal održava saslušanje po zahtjevu bilo koje ugovorne strane, ili na svoju diskreciju, u okviru perioda od 30 dana nakon što su su odgovori dospjeli.

(5) Tribunal pokušava da sačini pisanu odluku u okviru perioda od 30 dana poslije završetka saslušanja ili, ako se saslušanje ne održi, 30 dana poslije datuma kada su oba odgovora podnijeta. Odluka će se donijeti većinskim glasanjem.

(6) Ugovorne strane mogu da podnesu zahtjeve za pojašnjenje odluke u okviru perioda od 15 dana poslije njenog prijema a takvo pojašnjenje se izdaje u okviru perioda od 15 dana od takvog zahtjeva.

(7) Odluka tribunala je obavezujuća za ugovorne strane.

(8) Svaka ugovorna strana će podnijeti troškove arbitra koga imenuje. Drugi troškovi tribunala se podjednako dijele od strane ugovornih strana, uključujući bilo kakve troškove koje je napravio predsjednik, potpredsjednik ili član Međunarodnog suda pravde u sprovođenju procedura iz stavu (2)(b) ovog člana.

ČLAN 21

Izmjene i dopune

Ovaj Sporazum se može izmijeniti i dopuniti obostranim pristanakom ugovornih strana. Bilo koja izmjena i dopuna se zaključuje u skladu sa procedurom iz člana 24(1)(Stupanje na snagu) ovog Sporazuma.

ČLAN 22

Registracija kod ICAO-a

Ovaj Sporazum i sve izmjene i dopune istog se upućuju Međunarodnoj organizaciji za civilno vazduhoplovstvo u svrhu registracije od strane ugovorne strane u kojoj je ovaj Sporazum potpisan.

ČLAN 23

Prekid Sporazuma

Svaka ugovorna strana može u bilo koje vrijeme da pošalje pisano obavještenje drugoj ugovornoj strani o svojoj odluci da prekine ovaj Sporazum, koje istovremeno upućuje i Međunarodnoj organizaciji za civilno vazduhoplovstvo. Ovaj Sporazum prestaje da važi u ponoć (na mjestu prijema obavještenja) neposredno poslije prve godišnjice datuma prijema obavještenja od strane druge ugovorne strane, ukoliko obavještenje nije povučeno sporazumom prije kraja ovog perioda. U odsustvu potvrde prijema od strane druge ugovorne strane, obavještenje će se smatrati primljenim 14 dana poslije prijema obavještenja od strane Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo.

ČLAN 24

Stupanje na snagu

(1) Ovaj Sporazum stupa na snagu na dan posljednjeg pisanog obavještenja putem kojeg ugovorne strane obavještavaju jedna drugu, putem diplomatskih kanala, o ispunjenju svojih internih pravnih procedura koje su potrebne za njegovo stupanje na snagu.

(2) Ovaj Sporazum se privremeno primjenjuje od dana kada UK prestane da bude obavezna da ispunjava obaveze propisane Multilateralnim sporazumom o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja.

(3) Bilo koji bilateralni sporazum o vazdušnom saobraćaju i/ili aranžman, koji je bio na snazi između ugovornih strana neposredno prije stupanja na snagu ovog Sporazuma, prestaje da važi od datuma kada ovaj Sporazum stupi na snagu.

Kao potvrdu navedenog, doljepotpisani koji su adekvatno ovlašćeni od strane svojih Vlada, potpisali su ovaj Sporazum.

Sačinjeno u [.....] ovog [.....] dana [.....], u dva primjerka na engleskom i crnogorkom jeziku, pri čemu su oba teksta jednako autentična. U slučaju razlika u tumačenju, mjerodavan je tekst na engleskom jeziku.

Za Vladu Ujedinjenog Kraljevstva Velike
Britanije i Sjeverne Irske:

Za Vladu Crne Gore:

ANEKS

RASPORED LINIJA

Dio 1

Linije na kojima će saobraćaj da obavlja ovlašćena aviokompanija ili aviokompanije Ujedinjenog Kraljevstva:

Tačke na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva – međutačke – tačke na teritoriji Crne Gore – tačke izvan

BILJEŠKE:

1. Međutačke ili tačke izvan mogu biti izostavljene na bilo kojem letu pod uslovom da usluga počinje i završava se na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva.
2. Saobraćaj (uključujući sve oblike saobraćaja sa zaustavljanjem) može biti preuzet na međutački radi dostavljanja usluge na teritoriji Crne Gore ili može biti preuzet na teritoriji Crne Gore radi dostavljanja usluga na tački izvan, i suprotno, pod uslovom da takvi aranžmani mogu s vremena na vrijeme biti zajednički određeni od strane vazduhoplovnih vlasti ugovornih strana.

Dio 2

Linije na kojima će saobraćaj da obavlja ovlašćena aviokompanija ili aviokompanije Crne Gore:

Tačke na teritoriji Crne Gore – međutačke – tačke na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva – tačke izvan

BILJEŠKE:

1. Međutačke ili tačke izvan mogu biti izostavljene na bilo kojem letu pod uslovom da usluga počinje i završava se u Crnoj Gori.
2. Saobraćaj (uključujući sve oblike saobraćaja sa zaustavljanjem) može biti preuzet na međutački radi dostavljanja usluge na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva ili može biti preuzet na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva radi dostavljanja usluga na tački izvan, i suprotno, pod uslovom da takvi aranžmani mogu s vremena na vrijeme biti zajednički određeni od strane vazduhoplovnih vlasti ugovornih strana

MEMORANDUM O SARADNJI IZMEĐU VAZDUHOPLOVNIH VLASTI CRNE GORE I UJEDINJENOG KRALJEVSTVA VELIKE BRITANIJE I SJEVERNE IRSKE

UVOD

1. Delegacije koje predstavljaju vazduhoplovne vlasti Crne Gore i vazduhoplovne vlasti Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske („UK“) sastale su se u [X] dana [X] 2018. godine kako bi razgovarale o aranžmanima o vazdušnom saobraćaju između njihove dvije države u svijetlu tekućeg povlačenja UK iz Evropske unije („EU“).
2. Razgovori su se odvijali u prijateljskoj i konstruktivnoj atmosferi. Sastav ove dvije delegacije je priložen u **Aneksu A**.

PERIOD IMPLEMENTACIJE

3. Delegacija UK se pozvala na članove 121 i 124(1) Nacrta Sporazuma o povlačenju Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Evropske unije i Evropske zajednice za atomsku energiju¹ („Nacrt Sporazuma o povlačenju“), kojim bi se predvidio period tranzicije ili implementacije („period implementacije“), tokom kojeg EU i UK predlažu da UK ostane dužna da poštuje obaveze koje proizilaze iz međunarodnih sporazuma zaključenih od strane EU, ili od strane EU i njenih država članica koje zajednički djeluju. Obje delegacije su zabilježile da EU namjerava da obavi ostale strane ovih sporazuma da, tokom perioda implementacije, UK treba da se tretira kao EU država članica u svrhu ovih sporazuma².
4. U svijetlu gore navedenog, obje delegacije su izrazile svoja očekivanja da će Multilateralni Sporazum o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja³ nastaviti da se primjenjuje na UK tokom perioda implementacije, i da se na taj način njime upravlja vazdušnim saobraćajem između UK i Crne Gore do kraja tog perioda.

NOVI BILATERALNI SPORAZUM O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

5. Delegacije su postigle razumijevanje o novom bilateralnom Sporazumu o vazdušnom saobraćaju („ASA“), koji je priložen kao **Aneks B**. Do njegovog potpisivanja i stupanja na snagu obje delegacije su izrazile svoje očekivanje da će se ASA privremeno primjenjivati od dana kada UK

¹https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_agreement_coloured.pdf

² Vidjeti fusnotu na strani 77 Nacrta Sporazuma o povlačenju

³ Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja.

prestane da bude obavezna da poštuje obaveze Multilateralnog Sporazuma o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja.

6. U odnosu na gore navedeni stav 5, obje delegacije su prihvatile da, ukoliko UK i EU zaključe Sporazum o povlačenju, UK prestaje da bude dužna da poštuje obaveze Multilateralnog Sporazuma o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja na kraju perioda implementacije.

SAOBRAĆAJNA PRAVA

7. Obje delegacije su odlučile da, od dana kada se ASA bude privremeno primjenjivala, neće biti ograničenja u odnosu na putnički ili teretni saobraćaj koji može obavljati određena aviokompanija ili aviokompanije obje strane na linijama navedenim u članu 3 (dodjela prava) ASA, uz korišćenje vazduhoplova bilo kojeg tipa. Kako bi se izbjegla sumnja, ovo znači da od tog datuma aviokompanija ili aviokompanije obje strane mogu u neograničenoj mjeri da koriste treće i četvrto saobraćajno pravo.

ČARTER SAOBRAĆAJ

8. Obje delegacije su potvrdile namjeru svojih predmetnih vazduhoplovnih vlasti, u okviru primjene člana 5 Čikaške konvencije, da usvoje fleksibilnu politiku za čarter saobraćaj između ove dvije države i svoju volju da načelno odobre prijave za takve letove, shodno shvatanju da će recipročni tretman biti dodijeljen od strane drugih vazduhoplovnih vlasti.
9. Vazduhoplovne vlasti obje strane će uložiti svoje najbolje napore da donose odluke o zahtjevima za čarter letove u najkraćem mogućem vremenu.
10. Obje delegacije su odlučile da će odredbe koje se odnose na bezbjednost i sigurnost sadržane u ASA, čim stupi na snagu, takođe biti primjenljive na obavljanje čarter saobraćaja.

SLJEDEĆI KORACI

11. Obje delegacije su izrazile svoje očekivanje da će se periodično konsultovati dok traju pregovori između UK i EU po pitanju izlaska UK iz EU i budućeg odnosa UK sa EU.
12. Obje delegacije su ponovo potvrdile svoju posvećenost za nastavak svog dijaloga i saradnje u oblasti vazdušnog saobraćaja.

Za vazduhoplovne vlasti Crne Gore

**Za vazduhoplovne vlasti
Ujedinjenog Kraljevstva Velike
Britanije i Sjeverne Irske**

[X]
Šef delegacije

[X]
Šef delegacije

Potpisano dana [X] 2018. godine u [X]

Delegacija Crne Gore

Delegacija Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske

USAGLAŠENI ZAPISNIK

1. Delegacije koje predstavljaju vazduhoplovne vlasti Crne Gore i vazduhoplovne vlasti Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske („UK“) su se sastale u Podgorici dana 25. septembra 2018. godine kako bi razgovarale o aranžmanima o vazdušnom saobraćaju između njihove dvije države u svijetlu tekućeg povlačenja UK iz Evropske unije („EU“).
2. Razgovori su se odvijali u prijateljskoj i konstruktivnoj atmosferi. Sastav ove dvije delegacije je priložen u **Aneksu 1**.
3. Razgovaralo se o sljedećim stvarima:

ARANŽMANI ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ

4. Delegacije su postigle saglasnost o tekstu:
 - (i) nacрта bilateralnog Memoranduma o saradnji („MOU“) koji je priložen u **Aneksu 2**, i
 - (ii) nacрта bilateralnog Sporazuma o vazdušnom saobraćaju („ASA“) koji je priložen uz MoU.

SLJEDEĆI KORACI

5. Obje delegacije su ponovo potvrdile svoju posvećenost nastavljanju svog dijaloga i saradnje u oblasti vazdušnog saobraćaja.
6. Crnogorska delegacija je potvrdila da treba da se preduzmu dalji koraci kako bi se zadovoljila njihova interna procedura i da će poslati MoU i ASA svojoj Vladi na dalje razmatranje.
7. Obje delegacije su odlučile da će, u toku interne procedure iz stava 6, opet održati sastanak najranijom mogućom prilikom kako bi zaključili i potpisali MoU.

**Za vazduhoplovne vlasti Crne
Gore**

Zoran Kostić
Šef delegacije

**Za vazduhoplovne vlasti
Ujedinjenog Kraljevstva Velike
Britanije i Sjeverne Irske**

James Gilderoy
Šef delegacije

Potpisano 25. septembra 2018. godine u Podgorici

Delegacija Crne Gore

Zoran Kostić	Generalni direktor za vazdušni saobraćaj
Milica Mićunović	Samostalni savjetnik za vazdušni saobraćaj
Armin Ljaić	Savjetnik za vazdušni saobraćaj
Marijana Vukčević	Samostalni savjetnik za međunarodnu saradnju u Agenciji za civilno vazduhoplovstvo
Dejana Backović	Sekretar za međunarodne pravne poslove, Ministarstvo vanjskih poslova
Milena Vujović	Direktor za međunarodno javno pravo i međunarodna pravna pitanja, Ministarstvo vanjskih poslova
Spasoje Prelević	Prevodilac

Delegacija Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske

James Gilderoy	<i>Senior Air Services Negotiator, Department for Transport</i>
Samantha Sheridan	<i>Bilateral Air Services Manager, Department for Transport</i>
Hugo Flynn	<i>Lawyer, EU Exit and Trade Team, Department for Transport</i>
Marko Volkov	<i>Commercial Officer / PA to HMA, British Embassy Podgorica</i>

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF
MONTENEGRO**

CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") and the Government of Montenegro ("Montenegro") 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 conclude an agreement supplementary to the said Convention 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, unless the context otherwise requires the term:

- (a) "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7 (Prices) of this Agreement, the Civil Aviation Authority, and in the case of Montenegro, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- (b) "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (c) "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (d) "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (e) "authorised airline" means an airline which has been authorised in accordance with Article 4 (Authorisation) of this Agreement;
- (f) "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (g) "EU Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the Functioning of the European Union;
- (h) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (i) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (j) "principal place of business" means the head office or registered office of a designated airline within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the designated airline are exercised;
- (k) "European Common Aviation Area Agreement" means the Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic

of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (c) the right to fly across its territory without landing;
- (d) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines authorised by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the authorised airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, an authorised airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations and permissions without delay, provided:

- (a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (ii) it is incorporated and has its principal place of business in the territory of the United Kingdom and is licensed in accordance with the applicable law of the United Kingdom; and
 - (iv) it holds a current Air Operator's Certificate issued by the United Kingdom; and
 - (v) the United Kingdom maintains effective regulatory control of the airline; and
- (b) in the case of an airline designated by Montenegro:
 - (i) it is incorporated and has its principal place of business in the territory of Montenegro and is licensed in accordance with the applicable law of Montenegro; and
 - (ii) it holds a current Air Operator's Certificate issued by Montenegro; and
 - (iii) Montenegro maintains effective regulatory control of the airline; and
- (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

(3) When an airline has been so authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- (1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party:
- (a) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is not incorporated and does not have its principal place of business in the territory of the United Kingdom or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Kingdom; or
 - (ii) it does not hold a current Air Operator's Certificate issued by the United Kingdom; or
 - (iii) the United Kingdom does not maintain effective regulatory control of the airline; and;
 - (b) where, in the case of an airline designated by Montenegro:
 - (i) it is not incorporated and does not have its principal place of business in the territory of Montenegro or is not licensed in accordance with the applicable law of Montenegro; or
 - (ii) it does not hold a current Air Operator's Certificate issued by Montenegro; or
 - (iii) Montenegro does not maintain effective regulatory control of the airline; or
 - (c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
 - (d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - (e) where it has been determined by a Contracting Party (if the consultations under paragraph (9) of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement have not achieved a satisfactory resolution) that the provisions of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement are not being complied with; or
 - (f) if it has been determined by a Contracting Party that there is a failure by the other Contracting Party or an airline to comply with any provision of Article 9 (Aviation Security) of this Agreement; or
 - (g) if a Contracting Party determines that wider security concerns justify such action; or

(h) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or

(i) in accordance with paragraph (6) of Article 10 (Safety) of this Agreement.

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

(3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission.

(4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.

(5) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Security) of this Agreement.

ARTICLE 6

Fair Competition

(1) There shall be fair and equal opportunity for the authorised airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall allow each authorised airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the authorised airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

(3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's authorised airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

(5) Neither Contracting Party shall allow its authorised airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its authorised airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to an authorised airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to an authorised airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its authorised airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 7

Prices

(1) For the purposes of this Agreement the term “price” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail.

(2) Each Contracting Party shall allow prices for international air services to be established freely by each authorised airline on the basis of fair competition. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the prices they charge or propose to charge for services under this Agreement.

(3) The Contracting Parties shall not require prices to be filed with or notified to aeronautical authorities.

ARTICLE 8

Duties, Taxes and Fees

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

(a) aircraft operated in international air services by the authorised airline or airlines of either Contracting Party; and

(b) the following items introduced by an authorised airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(vii) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(viii) passenger handling equipment and component parts;

(ix) cargo-loading equipment and component parts;

(x) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(xi) instructional material and training aids;

(xii) airline and operators' documents; and

(c) the following items introduced by an authorised airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to an authorised airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

(iv) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;

(v) fuel lubricants and consumable technical supplies;

(vi) spare parts including engines; and

(d) computer equipment and component parts introduced by an authorised airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

(v) the repair, maintenance or servicing of aircraft;

(vi) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;

(vii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;

(viii) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in the case of sub-paragraphs (b)-(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the authorised airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise duties and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the authorised airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the authorised airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful interference, and which lands in its territory, is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (5) of this article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the other Contracting Party, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in

force in that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading; and that security measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation where appropriate. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Each Contracting Party shall make available to the other Contracting Party on request the results of audits carried out by ICAO and the corrective actions taken by the audited state, subject to the mutual agreement of appropriate arrangements for the secure transfer, use, storage and disposal of such information.

(8) Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures in respect of flights destined for the territory of the Contracting Party making the request.

(9) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Contracting Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory for any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(10) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

(11) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air services and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

(12) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting

Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 10

Safety

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

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 and Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
- (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or

airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

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

ARTICLE 11

Codeshare

Any authorised airline or airlines may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines, provided that:

- (c) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight; and
- (d) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 12

Leasing

(1) The authorised airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.

(2) In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the authorised airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

ARTICLE 13

Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each authorised airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each authorised airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 14

Transfer of Earnings

Each authorised airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the commercial rate of exchange prevailing at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 15

Airline Representation and Sales

An authorised airline may:

- (v) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of international air services;
- (vi) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (vii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and
- (viii) engage in the sale and marketing of international air services and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 16

User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 20 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (c) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
- (d) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 17

Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air services, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 18

Environmental Protection

- (1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.
- (2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.
- (3) Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air services, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

ARTICLE 19

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 30 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 20

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (c) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - (d) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 21

Amendment

This Agreement may be amended by mutual consent of the Contracting Parties.
Any such amendment shall be concluded in accordance with the procedure referred to in Article 24(1) (Entry into Force) of this Agreement.

ARTICLE 22

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment to it shall be communicated to the International Civil Aviation Organisation for registration by the Contracting Party where this Agreement is signed.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement, which it shall simultaneously communicate to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 24

Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification by which the Contracting Parties shall inform each other, through diplomatic channels, on the fulfilment of their internal legal procedures necessary for its entry into force.

(2) This Agreement shall be provisionally applied from the date that the UK ceases to be bound by the obligations of the European Common Aviation Area Agreement.

(3) Any bilateral air services agreement and/or arrangement, which was in force between the Contracting Parties immediately before the entry into force of this Agreement, shall terminate from the date of entry into force of this Agreement.

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

Done at [.....], on this [.....] day of [.....], in duplicate in the English and the Montenegrin languages, both texts being equally authentic. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

For the Government of Montenegro:

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the authorised airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the territory of the United Kingdom – Intermediate Points – Points in the territory of Montenegro – Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of the United Kingdom.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Montenegro or may be picked up in the territory of Montenegro to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 2

Routes to be operated by the authorised airline or airlines of Montenegro:

Points in the territory of Montenegro – Intermediate Points – Points in the territory of the United Kingdom – Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Montenegro.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or may be picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE AERONAUTICAL
AUTHORITIES OF MONTENEGRO AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND**

INTRODUCTION

1. Delegations representing the Aeronautical Authorities of Montenegro and the Aeronautical Authorities of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("UK") met in [X] on [X] 2018 to discuss air services arrangements between their two countries in light of the UK's pending withdrawal from the European Union ("EU").
2. Discussions were held in a friendly and constructive atmosphere. The composition of the two delegations is attached at **Annex A**.

IMPLEMENTATION PERIOD

3. The UK delegation referred to Articles 121 and 124(1) of the Draft Agreement on the withdrawal of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland from the European Union and the European Atomic Energy Community⁴ (the "Draft Withdrawal Agreement"), which would provide for a transition or implementation period (the "Implementation Period"), during which the EU and the UK propose that the UK will remain bound by the obligations stemming from international agreements concluded by the EU, or by the EU and its member States acting jointly. Both delegations noted that the EU intends to notify the other parties to these agreements that, during the Implementation Period, the UK is to be treated as an EU Member State for the purposes of these agreements⁵.
4. In light of the above, both delegations expressed their expectation that the European Common Aviation Area Agreement⁶ would continue to apply to the UK for the duration of the Implementation Period, and so continue to govern air services between the UK and Montenegro until the end of that period.

NEW BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT

5. The delegations reached an understanding on the new bilateral Air Services Agreement (the "ASA"), which is attached as **Annex B**. Pending its signature and entry into force both delegations expressed their expectation that the ASA would

⁴https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_agreement_coloured.pdf

⁵ See the footnote on page 77 of the Draft Withdrawal Agreement

⁶ Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area.

be applied provisionally from the date that the UK ceases to be bound by the obligations of the European Common Aviation Area Agreement.

6. With regard to paragraph 5 above, both delegations accepted that, in the event that the UK and EU conclude the Withdrawal Agreement, the UK will cease to be bound by the obligations of the European Common Aviation Area Agreement at the end of the Implementation Period.

TRAFFIC RIGHTS

7. Both delegations decided that, from the date that the ASA is applied provisionally, there will be no restrictions on the number of passenger or all-cargo services which may be operated by the designated airline or airlines of each side on the routes set out in Article 3 (Grant of Rights) of the ASA, using aircraft of any type. For the avoidance of doubt, this means that from that date the designated airline or airlines of both sides may exercise unlimited third and fourth freedom traffic rights.

CHARTER SERVICES

8. Both delegations affirmed the intention of their respective Aeronautical Authorities, within the scope of Article 5 of the Chicago Convention, to adopt a flexible policy to charter services between the two countries and their willingness in principle to approve applications for such flights, subject to the understanding that reciprocal treatment will be granted by the other Aeronautical Authority.
9. The Aeronautical Authorities of both sides will use their best endeavours to decide on charter flight applications within the shortest possible time.
10. Both delegations decided that the provisions relating to security and safety contained in the ASA shall, as soon as it comes into effect, also be applicable to the operation of charter services.

NEXT STEPS

11. Both delegations expressed their expectation that they would consult periodically as negotiations continue between the UK and the EU regarding the terms of the UK's exit from the EU and the UK's future relationship with the EU.
12. Both delegations reaffirmed their commitment to continuing their dialogue and cooperation in the field of air services.

**For the Aeronautical Authorities of
Montenegro**

**For the Aeronautical Authorities of
the United Kingdom
of Great Britain & Northern Ireland**

[X]
Head of Delegation

[X]
Head of Delegation

Signed on [X] 2018 at [X]

Delegation of Montenegro

Delegation of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland