



Ministarstvo
finansija

Adresa: Ul. Stanka Dragojevića br. 2
81000 Podgorica Crna Gora
www.mif.gov.me

Br: 05-02-348/26-2042/2

Podgorica, 20.02.2026. godine

Za: MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA, Rimski trg br. 46, Podgorica

gospodinu, Filipu Raduloviću, rukovodiocu radom Ministarstva saobraćaja

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma o vazдушnom saobraćaju između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije

Veza: Vaš akt br. 05-348/26-356/1 od 26.01.2026. godine

Poštovani gospodine Raduloviću,

Povodom *Predloga zakona o potvrđivanju Sporazuma o vazдушnom saobraćaju između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Na tekst Predloga zakona i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izveštaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa u dijelu procjene fiskalnog uticaja, utvrđeno je da za sprovođenje ovog Predloga zakona nije potrebno izdvajanje dodatnih finansijskih sredstava iz državnog budžeta Crne Gore. Kako je navedeno, Sporazum sadrži rješenja koja se u najvećem dijelu tiču: vazduhoplovne bezbjednosti i sigurnosti, tarifa, naknada korisnika i direktnog tranzita.

Takođe, naznačeno je da je cilj i želja da se omogući vazдушnim prevoznicima da ponude građanima i privredi usluge po najnižim cijenama koje nijesu diskriminatorne i ne predstavljaju zloupotrebu dominantne pozicije, i želja za podsticanjem pojedinih vazдушnih prevoznika da se razvijaju i sprovode inovativne i konkurentne cijene i obezbjeđivanje najvećeg nivoa sigurnosti i bezbjednosti u međunarodnom saobraćaju.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija sa aspekta budžeta nema primjedbi na Predlog zakona o potvrđivanju Sporazuma o vazдушnom saobraćaju između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije.

S poštovanjem,



MINISTAR
mr Novica Vuković

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ

Ministarstvo saobraćaja

NAZIV PROPISA

ZAKON O POTVRĐIVANJU SPORAZUMA O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU VLADE CRNE GORE I VLADE KRALJEVINE SAUDIJSKE ARABIJE

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

- Kraljevina Saudijska Arabija priznala je Crnu Goru 16. septembra 2011. godine, kada su i uspostavljeni diplomatski odnosi. Ambasada Crne Gore u Abu Dabiju akreditovana je na nerezidentnoj osnovi za Saudijsku Arabiju. Ambasada Kraljevine Saudijske Arabije u Tirani akreditovana je na nerezidentnoj osnovi za Crnu Goru.
- Tradicionalno prijateljski odnosi između dvije države dobili su u posljednjih nekoliko godina na dinamici, a intenziviran je politički dijalog na visokom i najvišem nivou, kao i inicijative na potpisivanju niza bilateralnih sporazuma. Saradnja se sve više usmjerava na intenziviranje ekonomskih veza i snažnijoj privrednoj saradnji. Potencijale za čvršće povezivanje vidimo u oblastima ekonomije, turizma, saobraćaja, te kulture, kao i drugim oblastima od obostranog interesa.
- Na liniji daljeg unapređenja odnosa, diplomatskim putem usaglasio se Sporazum u oblasti vazdušnog saobraćaja, koji je od obostranog interesa. U tom smislu iskazana je spremnost za jačanje saradnje u ovoj oblasti.
- U kontekstu turizma i investicija, kao i sveobuhvatnog jačanja saradnje, pozitivan korak predstavlja izmjena Uredbe o viznom režimu, početkom tekuće godine, kojom je državljanima KSA omogućen ulazak i boravak u CG do 90 dana, bez vize – tokom cijele kalendarske godine
- Pravni osnov za uspostavljanje direktne avio linije između dvije države predstavlja Sporazum o vazdušnom saobraćaju, koji u velikoj mjeri doprinosi boljoj avio povezanosti Crne Gore kao turističke destinacije.

Osnov za zaključivanje sporazuma o vazdušnom saobraćaju sadržan je u odredbi člana 15 stav 1 Ustava Crne Gore, kojom je propisano da Crna Gora na principima i pravilima međunarodnog prava, saraduje i razvija prijateljske odnose sa drugim državama, regionalnim i međunarodnim organizacijama, kao i odredbama člana 100 tačke 1 i 4 Ustava, kojima je propisano da Vlada vodi unutrašnju i vanjsku politiku i zaključuje međunarodne ugovore

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?
- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

- Cilj donošenja Zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije koji se odnosi na vazdušni saobraćaj je unaprijeđenje bilateralnih ekonomskih odnosa između Crne Gore i Kraljevine Saudijske Arabije u oblastima turizma, investicija, kao i saobraćaja i infrastrukture. Sporazum o vazdušnom saobraćaju sadrži rješenja koja se u najvećem dijelu tiču: vazduhoplovne bezbjednosti i sigurnosti, tarifa, naknada korisnika i direktnog tranzita. Sa ciljem i željom da se omogući vazdušnim prevoznicima da ponude građanima i privredi usluge po najnižim cijenama koje nisu diskriminatorne i ne predstavljaju zloupotrebu dominantne pozicije, i u želji za podsticanjem pojedinih vazdušnih prevoznika da se razvijaju i sprovode inovativne i konkurentne cijene i obezbijedi najveći nivo sigurnosti i bezbjednosti u međunarodnom vazdušnom saobraćaju. Ovi ciljevi u skladu su sa Zaključivanjem međunarodnih ugovora i drugih međunarodnih akata

3. Opcije

- **Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).**
- **Obrazložiti preferiranu opciju?**

- Status quo, koji je ujedno i neregulatorna opcija, obzirom da se ovim propisom na sveobuhvatan način stvara pravni okvir za uspostavljanje vazdušnog saobraćaja i između Crne Gore i Kraljevine Saudijske Arabije ne može se uzeti kao preferirana opcija, jer bi njegovim odabirom ova djelatnost ostala nestandardizovana.
- Zainteresovani smo za intezivniji zajednički rad na unapređenju sveukupne bilateralne saradnje, kao i za jačanje kontakata na najvišem radnom nivou. Postoji prostor za snaženje bilateralnih ekonomskih odnosa između Crne Gore i Kraljevine Saudijske Arabije, i u oblastima turizma, investicija, obnovljivih izvora energije, kao i saobraćaja i infrastrukture.
- Kako bi se ispunili prethodno navedeni ciljevi i razvijala saradnja između Crne Gore i Kraljevine Saudijske Arabije, smatramo da je jedina opcija da se usvoji Zakon i potpiše Sporazum između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije koji se odnosi na vazdušni saobraćaj.

4. Analiza uticaja

- **Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.**
- **Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)**
- **Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti,**
- **Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija;**
- **Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.**

- Usvajanje Zakona povezaće Crnu Goru sa drugim destinacijama. Usvajanjem pomenutog pravnog akta pozitivno će uticati, tako što će povezati direktno Crnu Goru sa Kraljevinom Saudijskom Arabijom u vazdušnom saobraćaju čime će doprinijeti većem broju turista u Crnu Goru. Ne postoje negativni uticaji usvajanjem ovog zakona.
- Potreba za otvaranjem novih tržišta predstavlja dodatni impuls turističkoj privredi sa ciljem da Crna Gora postane dostupnija za turiste sa Bliskog istoka, kao i jačanje bilateralnih i ekonomskih odnosa. Tokom turističke sezone 2023. godine bila je uspostavljena avionska linija saudijske niskobudžetne avio-kompanije Flynas na relaciji Rijad–Tivat. Potpisivanjem Sporazuma stekli su se uslovi za otvaranje direktne cjelogodišnje linije čime bi se omogućila bolja konekcija kako

za turiste tako i za privredne zajednice dvije države, Imaće pozitivan uticaj i na građane tako što će omogućiti kraće vrijeme putovanja, kao i bolju povezanost sa ostalim zemljama Bliskog istoka.

- Primjena propisa neće izazvati troškove građana i privrede, kao i malim i srednjim preduzećima.
- Propisom se ne podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu kao i tržišna konkurencija.
- Primjenom propisa se ne stvaraju administrativna opterećenja kao i biznis barijere.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?;
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti;
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti;
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?;
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?;
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?;
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda;
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti;
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?;
- Da li su dobijene primjedbe implementirane u tekst propisa? Obrazložiti.

- Za implementaciju propisa nije potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore.
- Nije potrebno obezbjeđivati finansijska sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda
- Implementacijom propisa ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze.
- Nisu potrebna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu.
- Usvajanjem propisa nije predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze.
- Implementacijom propisa se neće ostvariti prihodi za Budžet Crne Gore.
- Nisu postajale sugestije Ministarstva finansija na nacrt odnosno predlog propisa.
- Nisu dobijene primjedbe na tekst propisa.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertiza i ako da, kako;
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije);
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni, Obrazložiti
- U toku izrade Predloga Zakona nije korišćena Eksterna ekspertiza, jer je Zakon tipskog karaktera.
- Nije održana javna rasprava
- U toku izrade Predloga Zakona nisu bile konsultovane zainteresovane strane.
- U toku izrade Predloga nissu postojale konsultacije sa zainteresovanim stranama

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?

- **Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?**

- Ne postoje prepreke za implementaciju Zakona.
- Mjere koje će biti preduzete tokom primjene propisa radi ispunjenja ciljeva obuhvataju:
 - Unapređenje infrastrukture: Investiranje u modernizaciju i poboljšanje vazdušnih luka, kontrolnih tornjeva i drugih ključnih infrastrukturnih elemenata kako bi se osigurala efikasnija i sigurnija operacija vazdušnog saobraćaja.
 - Jačanje regulatornog okvira: Usvajanje i primjena strožih propisa i procedura vezanih za bezbjednost vazdušnog saobraćaja kako bi se osigurala usklađenost sa međunarodnim standardima i pravilima.
 - Obuka i osposobljavanje osoblja: Pružanje kontinuirane obuke i osposobljavanja za osoblje u vazdušnom saobraćaju radi unapređenja njihovih vještina i sposobnosti za efikasno reagovanje na bezbjednosne i sigurnosne izazove.
 - Tehnološka unapređenja: Implementacija savremenih tehnoloških rješenja kao što su napredni sistemi za nadzor vazdušnog prostora, radarska tehnologija, i druge inovativne tehnike radi poboljšanja nadzora i upravljanja vazdušnim saobraćajem.
 - Međunarodna saradnja: Povećanje saradnje sa međunarodnim organizacijama, susjednim zemljama i drugim relevantnim akterima radi razmjene informacija, najbolje prakse i koordinacije u cilju jačanja bezbjednosti i sigurnosti vazdušnog saobraćaja.
- Glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva mogu obuhvatiti:
 - Povećanje broja putnika i tereta: Praćenje porasta broja putnika i tereta koji koriste vazdušni saobraćaj kao pokazatelj povećanog povjerenja javnosti u sigurnost vazdušnog putovanja između Crne Gore i Saudijske Arabije.
 - Postizanje usklađenosti sa međunarodnim standardima: Proces ocjenjivanja kako se primijenjeni propisi i prakse slažu sa međunarodnim standardima i pravilima vazdušne sigurnosti.
 - Poboljšanje ocjena bezbjednosti vazdušnih luka: Praćenje ocjena bezbjednosti vazdušnih luka kako bi se osiguralo postepeno poboljšanje bezbjednosnih standarda i procedura.
 - Povećanje investicija i turističkih posjeta: Praćenje povećanja investicija i broja turističkih posjeta kao rezultata jačanja ekonomskih odnosa i promocije sigurnosti u vazdušnom saobraćaju.
- Monitoring i druge poslove za potrebe Zakona obavlja Ministarstvo saobraćaja.

Datum i mjesto

22. januar 2026. godine

Ministarka

Maja Vukićević



Maja Vukićević

ZAKON
O POTVRĐIVANJU SPORAZUMA O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU VLADE CRNE GORE I VLADE KRALJEVINE SAUDIJSKE ARABIJE

Član 1

Potvrđuje se Sporazum o vazdušnom Saobraćaju između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije, potpisan u Istanbulu, dana 27. juna 2025. godine, u originalu na crnogorskom, arapskom i engleskom jeziku.

Član 2

Tekst Sporazuma iz člana 1 ovog zakona, u originalu na crnogorskom i engleskom jeziku glasi:

SPORAZUM O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU VLADE CRNE GORE I VLADE KRALJEVINE SAUDIJSKE ARABIJE

PREAMBULA

Vlada Crne Gore i Vlada Kraljevine Saudijske Arabije (u daljem tekstu: „strane ugovornice“);

Budući da su potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu otvorene za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine;

U želji da promovišu sistem međunarodnog vazduhoplovstva zasnovan na konkurenciji između vazdušnih prevoznika na tržištu uz minimalno miješanje i regulisanje od strane vlada;

U želji da olakšaju ekspanziju prilika u međunarodnom vazdušnom saobraćaju;

Priznajući da efikasan i konkurentan međunarodni vazdušni saobraćaj unapređuje trgovinu, dobrobit potrošača i ekonomski rast;

U želji da se omogući vazdušnim prevoznicima da ponude javnosti koja putuje i koja se bavi prevozom raznovrsnost opcija usluga po najnižim cijenama koje nijesu diskriminatorne i ne predstavljaju zloupotrebu dominantne pozicije, i u želji za podsticanjem pojedinih vazdušnih prevoznika da se razvijaju i sprovode inovativne i konkurentne cijene; i

U želji da se obezbijedi najveći nivo sigurnosti i bezbjednosti u međunarodnom vazdušnom saobraćaju, i potvrđujući svoju potpunu zabrinutost za djela i prijetnje protiv bezbjednosti vazduhoplova, kojima se ugrožavaju sigurnost lica ili imovine, neželjeno utiče na obavljanje vazdušnog saobraćaja, kao i narušava povjerenje javnosti u sigurnost civilnog vazduhoplovstva.

Dogovorile su se o sljedećem:

ČLAN 1

DEFINICIJE

Za potrebe ovog sporazuma, termini imaju sljedeće značenje, osim ukoliko kontekst ne zahtijeva drugačije:

1. Izraz „Konvencija“ označava, Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, otvorenu za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine, kao i svaki Aneks ili svaku njegovu izmjenu, usvojenu u skladu sa članovima (90) i (94) te konvencije ako su ti aneksi i izmjene na snazi za obje strane ugovornice ili su ratifikovani od strane njih;
2. Izraz „Vazduhoplovna vlast“ znači u slučaju Vlade Crne Gore Agenciju za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore i Ministarstvo Saobraćaja, a u slučaju Vlade Kraljevine Saudijske Arabije Generalni Organ za civilno vazduhoplovstvo u oba slučaja, bilo koje lice ili tijelo koje može biti ovlašćeno da obavlja bilo koje od funkcija koje se trenutno izvršavaju od strane gore navedenih vazduhoplovnih vlasti;
3. „Određeni vazdušni prevoznik“ je vazdušni prevoznik koji je imenovan i ovlašćen uz skladu sa članom 3 (Određivanje i ovlašćenje) ovog sporazuma;
4. „Tarife“ znači cijene koje se plaćaju za prevoz putnika, tereta i prtljaga i uslove u skladu sa kojima se te cijene primjenjuju, uključujući cijene i uslove za agencijske i druge pomoćne usluge, ali izuzimajući naknadu i uslove za prevoz pošte;
5. „Teritorija“ vezano za državu ima značenje koje joj je dodijeljeno u članu (2) Konvencije;
6. „Vazdušni saobraćaj“, „međunarodni vazdušni saobraćaj“, „vazdušni prevoznik“ i „zaustavljanje zbog razloga koji nijesu povezani sa prevozom“ imaju značenje koje im je dodijeljeno u članu (96) Konvencije;
7. „Sporazum“ je ovaj sporazum, njegov prilog i bilo koje izmjene ovog sporazuma;
8. „Raspored“ predstavlja raspored ruta na kojim se obavljaju operacije vazdušnog prevoza priložen ovom sporazumu i sve njegove izmjene kako je dogovoreno u skladu sa odredbama člana 17 (Konsultacije i izmjene) ovog sporazuma;
9. „Kapacitet“ u odnosu na „vazduhoplov“ je masa korisnog tereta vazduhoplova koji je raspoloživ na ruti ili dijelu rute;
10. „Rezervni djelovi“ su predmeti za popravku ili zamjenu koji se ugrađuju u vazduhoplove, uključujući motore;
11. „Redovna oprema“ su predmeti, osim zaliha i rezervnih djelova koji se mogu zamijeniti, za korišćenje u vazduhoplovu tokom leta, uključujući opremu za prvu pomoć i opremu za preživljavanje;
12. „Korisnička naknada“ je naknada za vazdušne prevoznike od strane vazduhoplovne vlasti ili odobrena od strane vazduhoplovne vlasti za korišćenje imovine ili objekata aerodroma ili objekata za vazdušnu plovību, ili objekata i usluga za vazduhoplovnu bezbjednost, uključujući povezane usluge i objekte, za vazduhoplove, njihove posade, putnike, prtljag i teret;
13. „Vazdušni prevoz“ je javni prevoz vazduhoplovom putnika, prtljaga, tereta i pošte, posebno ili zajedno, radi najma ili naknade;

14. „Međunarodni vazdušni prevoz“ je vazdušni prevoz u kojem se putnici, prtljag, teret i pošta ukrcavaju u vazduhoplov na teritoriji jedne države a za odredište imaju drugu državu;
15. „Intermodalni prevoz“ je javni prevoz vazduhoplovom i jednim ili više režima prevoza na površini putnika, prtljaga, tereta i pošte, posebno ili u kombinaciji, radi najma ili naknade;
16. „ICAO“ je Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva; i
17. „Zajednička oznaka (*code-share*)“ su poslovni aranžmani o saradnji između dva ili više određenih prevoznika za obavljanje operacija.

ČLAN 2

DODJELA PRAVA

1. Svaka ugovorna strana dodjeljuje drugoj ugovornoj strani prava koja su navedena u ovom sporazumu u cilju uspostavljanja i obavljanja redovnog međunarodnog vazdušnog saobraćaja na rutama koje su utvrđene u ovom Rasporedu. Takav saobraćaj i rute se u daljem tekstu nazivaju „ugovorene usluge“ i „utvrđene rute“.
2. Vazdušni prevoznik određen od strane bilo koje ugovorne strane ima pravo, prilikom izvođenja operacija na utvrđenoj ruti, da:
 - (a) leti, bez slijetanja, preko teritorije druge ugovorne strane;
 - (b) se zaustavlja na navedenoj teritoriji zbog razloga koji nijesu povezani sa prevozom; i
 - (c) da se zaustavlja na navedenoj teritoriji na tačkama utvrđenim za tu liniju u Rasporedu u cilju ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i pošte u međunarodnom prevozu.
3. Korišćenje saobraćajnih prava na mjestima međuslijetanja i mjestima dalje navedenim u Rasporedu predstavlja predmet pregovaranja i odobravanja njihovih vazduhoplovnih vlasti.
4. Ništa u stavovima (1) i (2) ovog člana se neće smatrati mjerodavnim za dodjeljivanje ovlaštenom vazdušnom prevozniku(cima) jedne ugovorne strane pravo da ukrca, na teritoriji druge ugovorne strane, putnike, teret, prtljag i poštu, koji se prenose radi najma ili naknade a koji su namijenjeni za neku drugu tačku na teritoriji te druge ugovorne strane.

ČLAN 3

ODREĐIVANJE I OVLAŠĆENJE

1. Svaka ugovorna strana ima pravo da odredi pisanim putem i kroz diplomatske kanale drugoj ugovornoj strani jednog ili više vazdušnih prevoznika za obavljanje ugovorenog saobraćaja a i da povuče ili izmijeni to određenje.
2. Po prijemu tog određenja, kao i o prijavi određenog vazdušnog prevoznika, putem formulara i na način propisan za operativno ovlašćenje, svaka strana ugovornica dodjeljuje odgovarajuća ovlašćenja sa minimalnim proceduralnim kašnjenjem, ukoliko:

- a) suštinsko vlasništvo i efektivnu kontrolu tog određenog vazdušnog prevoznika ima strana ugovornica koja određuje vazdušnog prevoznika, i/ili državljani te strane ugovornice;
- b) je strana ugovornica koja određuje vazdušnog prevoznika usklađena sa odredbama iz člana 13 (Sigurnost vazdušnog saobraćaja) i člana 14 (Vazduhoplovna bezbjednost) ovog sporazuma; i
- c) je određeni vazdušni prevoznik kvalifikovan da ispunjava ostale uslove propisane u skladu sa zakonima i propisima koji se obično primjenjuju na obavljanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja od strane strane ugovornice koja je dobila određenje.

ČLAN 4

USKRAĆIVANJE, UKIDANJE, SUSPENZIJA ILI OGRANIČAVANJE OVLAŠĆENJA

Vazduhoplovne vlasti svake strane ugovornice imaju pravo da uskrate ovlašćenje iz člana 3 (Određivanje i ovlašćenje) ovog sporazuma u odnosu na vazdušnog prevoznika kojeg je odredila druga strana ugovornica, kao i da ukinu, suspenduju ili nametnu uslove tog ovlašćenja, privremeno ili stalno:

- a) ukoliko nijesu zadovoljne da suštinsko vlasništvo ili efektivnu kontrolu tog vazdušnog prevoznika ima strana ugovornica koja određuje vazdušnog prevoznika, i/ili državljani te strane ugovornice;
- b) ukoliko strana ugovornica koja određuje vazdušnog prevoznika nije usklađena sa odredbama iz člana 13 (Sigurnost vazdušnog saobraćaja) i člana 14 (vazduhoplovna bezbjednost) ovog sporazuma; i
- c) ukoliko taj određeni vazdušni prevoznik nije kvalifikovan da ispunjava ostale uslove propisane u skladu sa zakonima i propisima koji se obično primjenjuju na obavljanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja od strane strane ugovornice koja je dodijelila ta prava.

ČLAN 5

KORISNIČKE NAKNADE

1. Svaka strana ugovornica određuje aerodrom ili aerodrome na svojoj teritoriji za upotrebu određenog(ih) prevoznika druge strane ugovornice na navedenim rutama i obezbjeđuje određenom vazdušnom prevozniku druge strane ugovornice objekte za komunikaciju i vazdušnu plovību i meteorologiju kao i druge usluge neophodne za obavljanje dogovorenih usluga.
2. Nijedna strana ugovornica ne može da nametne ili dozvoli da se nametnu određenom vazdušnom prevozniku(cima) druge strane ugovornice korisničke naknade veće od korisničkih naknada koje su nametnute njenom sopstvenom određenom vazdušnom prevozniku(cima) koji obavlja slične operacije u međunarodnom vazdušnom saobraćaju koristeći slične vazduhoplove i povezane objekte i usluge.

3. Svaka strana ugovornica može da zahtijeva konsultacije o korisničkim naknadama, kao i o svim promjenama koje se odnose na te naknade.

ARTICLE 6 **IZUZEĆA OD CARINSKIH DAŽBINA I DRUGIH TAKSI**

1. Vazduhoplovi određenog vazdušnog(ih) prevoznika jedne strane ugovornice koji obavljaju međunarodni vazdušni saobraćaj kao i zalihe goriva, maziva, drugih potrošnih tehničkih zaliha, rezervnih djelova, redovne opreme i zalihe u vazduhoplovu, po dolasku na teritoriju ili napuštanju teritorije druge strane ugovornice, izuzeti su po principu reciprociteta od carinskih dažbina, taksi i troškova pregleda, pod uslovom da ta oprema i te zalihe ostanu u vazduhoplovima, dok ne napuste teritoriju te strane ugovornice ili se iskoriste od strane tog vazduhoplova na dijelu putovanja koje se obavlja iznad te teritorije.
2. Takođe su izuzeti, po principu reciprociteta, od istih dažbina, taksi i naknada, osim naknada za pružene usluge:
 - (a) zalihe vazduhoplova unijete u vazduhoplov na teritoriji strane ugovornice, unutar granica aerodroma i, unutar ograničenja količine utvrđene od strane vlasti te strane ugovornice, i namijenjene za korišćenje u vazduhoplovu u odlasku koji obavlja međunarodni vazdušni saobraćaj druge strane ugovornice;
 - (b) rezervni djelovi unijeti na teritoriju jedne ili druge strane ugovornice, unutar granica aerodroma i radi održavanja ili popravke vazduhoplova koje koriste za međunarodni saobraćaj određeni vazdušni prevoznici druge strane ugovornice;
 - (c) gorivo i maziva namijenjeni za snabdijevanje vazduhoplova u odlasku kojim se obavlja međunarodni saobraćaj, a koji koristi određeni vazdušni prevoznik druge strane ugovornice, čak i kada ove zalihe treba da se iskoriste na dijelu puta iznad teritorije strane ugovornice na kojoj su unijeti u vazduhoplov.
3. Materijali iz prethodnog stava (2) mogu da se stave pod nadzor ili kontrolu carinskih organa dok ne napuste teritoriju ili se na drugi način ne potroše u skladu sa carinskim propisima.
4. Takođe se izuzimaju od svih carinskih dažbina i taksi na osnovu reciprociteta zvanični dokumenti koji imaju oznaku vazdušnog prevoznika, poput oznaka za prtljag, avionskih karata, tovarnih listova, bording karata i redova letjenja uvezeni na teritoriju bilo koje strane ugovornice za ekskluzivnu upotrebu od strane određenog vazdušnog prevoznika druge strane ugovornice.

ČLAN 7

PRINCIPI KOJI UPRAVLJAJU OBAVLJANJEM DOGOVORENIH USLUGA

1. Određenom prevozniku(cima) dvije strane ugovornice se daje pravična i jednaka mogućnost u obavljanju dogovorenih usluga na navedenim rutama.

2. Prilikom pružanja dogovorenih usluga, određeni vazdušni prevoznik(ci) svake strane ugovornice uzimaju u obzir interese vazdušnog prevoznika druge strane ugovornice kako ne bi nepravilno uticalo na usluge, koje drugi pruža na istim rutama u cjelini ili djelimično.
3. Dogovorene usluge koje pruža određeni prevoznik(ci) strana ugovornica ima kao svoj primarni cilj pružanje, uz razuman faktor popunjenosti kapaciteta koji je adekvatan za prevoz aktuelnih i opravdano očekivanih potreba za prevoz putnika, tereta, prtljaga i pošte između teritorije strane ugovornice koja je odredila vazdušnog prevoznika i teritorije druge strane ugovornice. Pružanje usluge prevoza putnika i tereta, uključujući poštu koji se ukrcavaju i iskrcavaju na mjestima na navedenim rutama na teritorijama država koje nijesu odredile vazdušnog prevoznika dogovara se između dvije strane ugovornice s obzirom da je kapacitet povezan sa:
 - (a) zahtjevima za saobraćaj prema i od teritorije strane ugovornice, koja je odredila vazdušnog prevoznika;
 - (b) zahtjevima za saobraćaj oblasti kroz koju prolazi dogovorena usluga, nakon uzimanja u obzir drugih usluga saobraćaja koje su uspostavili vazdušni prevoznici država koje se nalaze u toj oblasti;
 - (c) zahtjevima tranzitnih operacija vazdušnog prevoznika.
4. Kako bi određenom vazdušnom prevozniku(cima) bio dat pravičan i jednak tretman, frekventnost usluga i njihov kapacitet, kao i redovi letjenja podliježu odobrenju od strane vazduhoplovnih vlasti dvije strane ugovornice. Ovaj zahtjev treba takođe da se ispuni u slučaju bilo kakve promjene koja se odnosi na dogovorene usluge.
5. Vazduhoplovne vlasti dvije strane ugovornice treba, ukoliko je potrebno, da nastoje da postignu zadovoljavajući aranžman u odnosu na redove letjenja, kapacitet i frekventnosti.

ČLAN 8 **ODOBRENJE REDOVA LETJENJA**

Određeni vazdušni prevoznik ili vazdušni prevoznici svake strane ugovornice, najmanje četrdeset (40) dana prije obavljanja dogovorenih usluga podnose predviđeni red letjenja vazduhoplovnim vlastima druge strane ugovornice na odobrenje. Ti redovi letjenja uključuju tip saobraćaja i vazduhoplova koji će se koristiti, red letjenja i bilo koje druge relevantne informacije. Ovo se, takođe, primjenjuje na bilo koje naknadne promjene. U posebnim slučajevima ovo vremensko ograničenje može da se smanji u skladu sa odobrenjem navedenih organa.

ČLAN 9 **DOSTAVLJANJE STATISTIČKIH PODATAKA**

Vazduhoplovne vlasti svake strane ugovornice dostavljaju vazduhoplovnim vlastima druge strane ugovornice, na njihov zahtjev, informacije i statističke podatke koji se odnose na ugovorene usluge obavljene od strane njihovih određenih vazdušnih prevoznika prema i od teritorije druge strane ugovornice kako to uobičajeno vazdušni prevoznik(ci) sačinjava i dostavlja svojim vazduhoplovnim vlastima. Ti podaci sadrže detalje o količini, distribuciji, porijeklu i odredištu saobraćaja. Sve dodatne statističke podatke o saobraćaju koje vazduhoplovne vlasti strane

ugovornice mogu da zahtijevaju od vazduhoplovnih vlasti druge strane ugovornice su, na zahtjev, predmet zajedničkog razgovora i sporazuma između dvije strane ugovornice.

ČLAN 10 PRIMJENA ZAKONA I PROPISA

1. Zakoni i propisi jedne strane ugovornice primjenjuju se na navigaciju i operacije vazduhoplova vazdušnog(ih) prevoznika koje je odredila druga strana ugovornica kada ulaze na teritoriju, borave u njoj ili odlaze sa teritorije druge strane ugovornice.
2. Zakoni i propisi jedne strane ugovornice koji se odnose na ulazak na njenu teritoriju, boravak i odlazak sa te teritorije putnika, posade, tereta ili pošte, poput formalnosti koje se odnose na ulazak, izlazak, emigraciju, imigraciju, carinu, valutu i zdravstvene ili karantinske mjere, primjenjuju se na putnike, posadu, teret i poštu koje prevozi vazduhoplov određenog vazdušnog prevoznika druge strane ugovornice dok su unutar navedene teritorije.
3. Svaka strana ugovornica, na zahtjev, dostavlja drugoj strani ugovornici primjerke relevantnih zakona i propisa iz ovog člana.
4. Nijedna strana ugovornica ne može da da prednost sopstvenom vazdušnom prevozniku u odnosu na određenog vazdušnog prevoznika druge strane ugovornice u primjeni zakona i propisa kako je propisano u ovom članu.

ČLAN 11 PRENOS PRIHODA

1. Svaka strana ugovornica daje određenom vazdušnom prevozniku(cima) druge strane ugovornice pravo na fleksibilni prenos, u skladu sa nacionalnim zakonima i propisima strane ugovornice na čijoj je teritoriji prihod ostvaren, vezano za prevoz putnika, pošte ili tereta. Na te prenose će se primjenjivati samo uobičajene bankarske naknade.
2. Ako jedna strana ugovornica uvede ograničenja na prenos prihoda koji ostvari određeni vazdušni prevoznik(ci) druge strane ugovornice, druga ima pravo da uvede recipročna ograničenja određenom vazdušnom prevozniku te strane ugovornice.

ČLAN 12 PRIZNAVANJE SERTIFIKATA I DOZVOLA

1. Uvjerenja o plovidbenosti, uvjerenja o osposobljenosti i dozvole koje je izdala, ili priznala jedna strana ugovornica, a čiji period važenja nije istekao, priznaje i druga strana ugovornica za potrebe obavljanja ugovorenih usluga, pod uslovom da su zahtjevi prema kojima su ta uvjerenja ili dozvole izdati ili priznati, jednaki ili veći od minimalnih standarda, koji su utvrđeni ili mogu da se utvrde u skladu s Konvencijom. Ipak, svaka strana ugovornica ima pravo da odbije da prizna, za letove iznad svoje teritorije ili koji slijeću na njenu teritoriju, uvjerenja o kompetenciji i dozvole, koje je njenim državljanima izdala druga strana ugovornica.

2. Ako bi prava ili uslovi vezani za dozvole ili uvjerenja iz stava (1) ovog člana, a koje izdaju vazduhoplovne vlasti jedne strane ugovornice svakom licu ili određenom vazdušnom prevozniku ili u odnosu na vazduhoplov kojim se obavljaju ugovorene usluge dopustili da se razlikuju od minimalnih standarda utvrđenih Konvencijom, a da je ta razlika zabilježena kod ICAO-a, druga strana ugovornica može da zahtijeva konsultacije između vazduhoplovnih vlasti u cilju pojašnjenja predmetne prakse.

ČLAN 13

SIGURNOST VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

1. Svaka strana ugovornica može u svako doba da zahtijeva konsultacije po pitanju standarda sigurnosti koje održava druga strana ugovornica u oblastima koje se odnose na vazduhoplovne objekte, letačku posadu, vazduhoplov i operacije vazduhoplova. Te konsultacije se održavaju u okviru perioda od trideset (30) dana od podnošenja tog zahtjeva.

Ukoliko, poslije tih konsultacija jedna strana ugovornica ustanovi da druga strana ugovornica efektivno ne održava i ne sprovodi standarde sigurnosti koji odgovaraju Standardima utvrđenim u to vrijeme u skladu sa Konvencijom, druga strana ugovornica dobija obavještenje o tim nalazima i koracima koji se smatraju neophodnim kako bi se postigla usklađenost sa ICAO Standardima. Druga strana ugovornica zatim preduzima odgovarajuće korektivne akcije u roku od (13) trinaest dana ili u dogovorenom vremenskom roku.

2. U skladu sa članom (16) Konvencije, bilo koji vazduhoplov koji koristi, ili bilo koji vazduhoplov čije vlasništvo ne pripada određenim vazdušnim prevoznicima bilo koje od strana ugovornica u skladu sa odredbom ovog sporazuma o određivanju i koristi se za obavljanje vazdušnog saobraćaja u skladu sa odredbama ovog sporazuma prema i iz teritorije druge strane ugovornice kroz aranžmane o zakupu od drugog vazdušnog prevoznika koji pripada državi koja je ili strana ugovornica ili treća država, podliježe pregledu od strane ovlašćenih predstavnika druge strane ugovornice. Ne dovodeći u pitanje obaveze navedene u članu (33) Konvencije, svrha ovog pregleda je da se provjeri važenje relevantne dokumentacije vazduhoplova, izdavanje dozvola njegovoj posadi i da je oprema vazduhoplova i stanje vazduhoplova usklađeno sa standardima utvrđenim u to vrijeme u skladu sa Konvencijom, ukoliko ovo ne uzrokuje neopravdano kašnjenje u operaciji vazduhoplova.
3. Kada je urgentna akcija potrebna za obezbjeđivanje sigurnosti operacije vazdušnog prevoznika, svaka strana ugovornica rezerviše pravo da bez odlaganja suspenduje operativno ovlašćenje vazdušnog prevoznika ili vazdušnih prevoznika druge strane ugovornice.
4. Svaka akcija jedne strane ugovornice u skladu sa gore navedenim stavom (3) prestaje kada prestane da postoji osnova za preduzimanje te akcije.

ČLAN 14

VAZDUHOPLOVNA BEZBJEDNOST

1. Strane ugovornice ponovo potvrđuju da njihova uzajamna obaveza da štite bezbjednost civilnog vazduhoplovstva od radnji nezakonitog ometanja, predstavlja sastavni dio ovog

sporazuma. Bez ograničavanja njihovih prava i obaveza prema međunarodnom pravu, strane ugovornice posebno postupaju u skladu sa odredbama Konvencije o krivičnim djelima i nekim drugim aktima izvršenim u vazduhoplovu, potpisane u Tokiju 14. septembra 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih otmica vazduhoplova, potpisane u Hagu 16. decembra 1970. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva, potpisane u Montrealu 23. septembra 1971. godine, njenog Protokola o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv bezbjednosti međunarodnih aerodroma koji se koriste u civilnom vazduhoplovstvu, potpisanog u Montrealu 24. februara 1988. godine, Konvencije o obilježavanju plastičnih eksploziva radi njihovog otkrivanja, potpisane u Montrealu 1. marta 1991. godine i bilo koje druge konvencije i protokola o bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva koja postaje obavezujuća za obje strane ugovornice.

2. Strane ugovornice, na zahtjev, pružaju jedna drugoj svu potrebnu pomoć, radi sprječavanja nezakonitih otmica civilnih vazduhoplova i drugih nezakonitih radnji protiv sigurnosti tih vazduhoplova, njihovih putnika i posada, aerodroma i objekata za vazdušnu plovību i bilo koje druge prijetnje bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.
3. Strane ugovornice, u međusobnim odnosima, postupaju u skladu sa odredbama o vazduhoplovnoj bezbjednosti, koje je utvrdio ICAO i odredio kao Aneксе Konvencije u mjeri u kojoj se odredbe o bezbjednosti primjenjuju na strane ugovornice; one zahtijevaju da operatori vazduhoplova iz njenog registra, ili operatori vazduhoplova čije je sjedište ili stalno boravište na njenoj teritoriji, kao i operatori aerodroma na njenoj teritoriji, postupaju u skladu sa tim odredbama o vazduhoplovnoj bezbjednosti.
4. Svaka strana ugovornica se slaže da se od korisnika vazduhoplova zahtjeva da poštuje odredbe o vazduhoplovnoj bezbjednosti iz stava (3) ovog člana koje druga strana ugovornica zahtjeva za ulazak na teritoriju, za vrijeme boravka ili odlaska sa teritorije te druge strane ugovornice. Svaka strana ugovornica obezbjeđuje da se na njenoj teritoriji efektivno primjenjuju mjere za zaštitu vazduhoplova i pregled putnika, posade, ručnog prtljaga, prtljaga, tereta i zaliha vazduhoplova prije i za vrijeme ukrcavanja ili utovara. Svaka strana ugovornica takođe razmatra svaki zahtjev druge strane ugovornice za primjenu opravdanih specijalnih mjera bezbjednosti, zbog određene prijetnje.
5. U slučaju nezgode ili prijetnje od nezgode nezakonite otmice civilnog vazduhoplova, ili drugih nezakonitih radnji protiv sigurnosti tih vazduhoplova, koja se desi njihovim putnicima i posadi, aerodromu ili objektima za vazdušnu plovību, strane ugovornice pomažu jedna drugoj tako što olakšavaju komunikacije i druge odgovarajuće mjere namijenjene za brzo i bezbjedno okončanje nezgode ili prijetnje od nezgode.

ČLAN 15

KOMERCIJALNO PREDSTAVLJANJE VAZDUŠNOG PREVOZNIKA

1. Određeni vazdušni prevoznik(ci) jedne strane ugovornice ima pravo, u skladu sa zakonima i propisima koji se odnose na ulazak, boravak i zapošljavanje druge strane ugovornice, da dovede i održava na teritoriji druge strane ugovornice svoje menadžersko, tehničko, operativno i drugo specijalizovano osoblje koje je potrebno za aktuelni vazdušni saobraćaj.

2. Ovi zahtjevi za osoblje mogu, na izbor određenog vazdušnog prevoznika ili vazdušnih prevoznika jedne strane ugovornice, da budu zadovoljeni kroz sopstveno osoblje ili korišćenje usluga bilo koje druge organizacije, kompanije ili vazdušnog prevoznika koji obavlja operacije na teritoriji druge strane ugovornice i koji je ovlašćen da pruža te usluge drugim vazdušnim prevoznicima.
3. Predstavnici i osoblje podliježu važećim zakonima i propisima druge strane ugovornice i usklađeni su sa tim zakonima i propisima:
 - a) svaka strana ugovornica, na osnovu reciprociteta i uz minimalno kašnjenje, daje neophodna ovlašćenja za zapošljavanje, vize za posjete ili druge slične dokumente predstavnicima i osoblju iz stava (1) ovog člana; i
 - b) obje strane ugovornice olakšavaju i ubrzavaju zahtjev ovlašćenja za zapošljavanje za osoblje koje obavlja određena privremena zaduženja.

ČLAN 16 **TARIFE**

1. Tarife koje se naplaćuju određenom vazdušnom prevozniku(cima) strana ugovornica za dogovorene usluge uspostavljaju se na opravdanim nivoima, uz odgovarajuće uzimanje u obzir svih relevantnih faktora uključujući troškove operacija, opravdani profit, karakteristike usluga i tarife drugih vazdušnih prevoznika koji obavljaju redovni saobraćaj nad tim istim rutama u cjelini ili djelimično.
2. Tarife iz stava (1) ovog člana se, ukoliko je moguće, određuju na osnovu ponude i potražnje na tržištu.
3. Sprovedene tarife se dostavljaju vazduhoplovnim vlastima obje strane ugovornice u svrhu vođenja evidencije i pravilne reakcije na bilo koje ponašanje nelojalne konkurencije na tržištu.
4. Ukoliko dođe do bilo kakvog spora između određenog(ih) vazdušnog prevoznika bilo koje strane ugovornice zbog prakse nelojalne konkurencije na tržištu u odnosu na tarifne implikacije, treba ga riješiti u skladu sa odredbama člana 32 (Rješavanje sporova) ovog sporazuma.
5. Strane ugovornice nastoje da obezbijede postojanje aktivnog i efektivnog mehanizma u njihovim nadležnostima da bi se istraživala kršenja tarifa uspostavljenih u skladu sa ovim članom od strane bilo kojeg vazdušnog prevoznika, putnika ili *freight agent*-a, tur operatora ili špeditera (*freight forwarder*-a). Oni štaviše obezbjeđuju da je kršenje tih tarifa kažnjivo odvratajućim mjerama na dosljednoj i nepristrasnoj osnovi.

ČLAN 17 **KONSULTACIJA I IZMJENA**

1. U smislu bliske saradnje, dvije strane ugovornice ili njihove vazduhoplovne vlasti se konsultuju međusobno s vremena na vrijeme u cilju obezbjeđivanja sprovođenja odredbi ovog sporazuma, kao i zadovoljavajuće usklađenosti sa njima.

2. Ukoliko bilo koja strana ugovornica smatra potrebnim da izmijeni bilo koju od odredbi ovog sporazuma, može da zahtijeva konsultacije sa drugom stranom ugovornicom. Te konsultacije se započinju u periodu od šezdeset (60) dana od dana upućivanja zahtjeva. Sve izmjene koje su tako dogovorene stupaju na snagu kada budu potvrđene razmjenom diplomatskih nota nakon završetka pravnih procedura ili ako je zahtijevano drugačije.
3. Izmjene koje se odnose samo na odredbe Rasporeda mogu da se usaglase između vazduhoplovnih vlasti obje strane ugovornice. Te izmjene stupaju na snagu čim budu odobrene od strane obje vazduhoplovne vlasti.

ČLAN 18

BEZBJEDNOST PUTNIH DOKUMENATA

1. Svaka strana ugovornica izražava saglasnost za usvajanje mjera kako bi se obezbijedila bezbjednost svojih pasoša i drugih putnih dokumenata.
2. Svaka strana ugovornica izražava saglasnost da se uspostavi kontrola nad zakonskom izradom, izdavanjem, verifikacijom i korišćenjem pasoša i drugih putnih dokumenata i identifikacionih dokumenata izdatih od strane, ili u ime, te strane ugovornice.
3. Svaka strana ugovornica takođe izražava saglasnost da se uspostave ili unaprijede procedure kako bi se obezbijedilo da putni i identifikacioni dokumenti izdati od strane nje budu takvog kvaliteta da se ne mogu lako zloupotrijebiti i da se ne mogu lako nezakonito izmijeniti, duplirati ili izdati.
4. U skladu sa gore navedenim ciljevima, svaka strana ugovornica izdaje svoje pasoše i druge putne dokumente u skladu sa ICAO povezanim Dokumentima i Propisima.
5. Svaka strana ugovornica nadalje izražava saglasnost za razmjenu operativnih informacija u odnosu na falsifikovane ili krivotvorene putne dokumente, kao i za saradnju sa drugom kako bi se osnažila otpornost na zloupotrebu putnih dokumenata, uključujući falsifikovanje ili krivotvorenje putnih dokumenata, korišćenje falsifikovanih ili krivotvorenih putnih dokumenata, korišćenje validnih putnih dokumenata od strane prevaranata, zloupotrebu autentičnih putnih dokumenata od strane pravih imaoaca u cilju činjenja prekršaja, korišćenje isteklih ili ukinutih putnih dokumenata, kao i korišćenje neovlašćeno pribavljenih putnih dokumenata.

ČLAN 19

NEDOPUSTIVI I NEDOKUMENTOVANI PUTNICI I DEPORTOVANA LICA

1. Svaka strana ugovornica izražava saglasnost za uspostavljanje efektivnih graničnih kontrola.

2. Svaka strana ugovornica izražava saglasnost za sprovođenje Standarda i preporučenih praksi Aneksa 9 (Olakšice) Konvencije u odnosu na nedopustive i nedokumentovane putnike i deportovana lica kako bi se unaprijedila saradnja u cilju borbe protiv ilegalne migracije.
3. U skladu sa gore navedenim ciljevima, svaka strana ugovornica izražava saglasnost da izda, ili da prihvati, zavisno od slučaja, dopis/pismo koje se odnosi na „neovlašćene, falsifikovane ili krivotvorene putne dokumente ili originalne dokumente koje pokazuju prevaranti“ iz Aneksa 9 (Olakšice), kada djeluju u skladu sa relevantnim stavovima Poglavlja 3 Aneksa u odnosu na zaplijenjene neovlašćene, falsifikovane ili krivotvorene putne dokumente.

ČLAN 20

DIREKTNI TRANZIT

Putnici, prtljag i teret u direktnom tranzitu preko teritorije bilo koje strane ugovornice i koji ne napuštaju oblast aerodroma namijenjenu u tu svrhu, ne podliježu nikakvim izuzećima osim iz razloga vazduhoplovne bezbjednosti, kontrole narkotika, sprečavanja ilegalnog ulaska ili u posebnim okolnostima. U tom smislu, prtljag i teret koji su u direktnom tranzitu su izuzeti od bilo kakvih carinskih dažbina.

ČLAN 21

LOJALNA KONKURENCIJA

Svaka ugovorna strana izražava saglasnost:

- a) da svi određeni vazdušni prevoznici imaju pravičnu i jednaku priliku da se nadmeću u obavljanju usluga međunarodnog vazdušnog saobraćaja u skladu sa ovim sporazumom;
- b) da preduzme akciju kako bi se eliminisali svi oblici diskriminacije ili prakse nelojalne konkurencije koje neželjeno utiču na konkurentni položaj određenog vazdušnog prevoznika druge strane ugovornice.

ČLAN 22

MEHANIZMI ZAŠTITE

1. Strane ugovornice su izrazile saglasnost da se sljedeće prakse vazdušnih prevoznika mogu smatrati mogućim praksama nelojalne konkurencije koje mogu zaslužiti detaljnije ispitivanje:
 - a) naplaćivanje cijena i stopa na rutama na nivoima koji su, u ukupnom iznosu, nedovoljni da pokriju troškove pružanja usluga na koje se odnose;
 - b) dodavanje prekomjernog kapaciteta ili frekventnosti usluge;
 - c) predmetne prakse imaju prije kontinuirani nego privremeni karakter;

- d) predmetne prakse imaju ozbiljan negativni ekonomski efekat na drugog vazdušnog prevoznika ili mu pricinjavaju značajnu štetu;
- e) predmetne prakse predstavljaju očiglednu namjeru ili imaju vjerovatan efekat da onemogućavaju, isključuju ili sklanjaju drugog vazdušnog prevoznika sa tržišta.
2. Ukoliko vazduhoplovne vlasti jedne strane ugovornice smatraju da operacija ili operacije koje je namjeravao ili obavio određeni vazdušni prevoznik druge strane ugovornice mogu da predstavljaju ponašanje nelojalne konkurencije u skladu sa indikatorima navedenim u stavu (1) ovog člana, mogu da zatraže konsultacije u skladu sa članom 17 (Konsultacije i izmjene) ovog sporazuma u cilju rješavanja problema. Svaki takav zahtjev će biti praćen obavještenjem sa razlozima za podnošenje zahtjeva, a konsultacije će započeti u roku od petnaest (15) dana od podnošenja zahtjeva.
3. Ukoliko strane ugovornice ne postignu rješenje problema kroz konsultacije, bilo koja strana ugovornica može da se pozove na mehanizam rješavanja spora u skladu sa članom 32 (Rješavanje sporova) ovog sporazuma u cilju rješavanja spora.

ČLAN 23 **ZAKONI O ZAŠTITI KONKURENCIJE**

1. Strane ugovornice informišu jedna drugu o svojim zakonima, politikama i praksama za zaštitu konkurencije i njihovim promjenama, i bilo kojim njihovim naročitim ciljevima, koji bi mogli da utiču na funkcionisanje usluga vazdušnog saobraćaja u skladu sa ovim sporazumom i identifikuju organe odgovorne za njihovo sprovođenje.
2. Strane ugovornice, u mjeri koliko im to dozvoljavaju njihovi sopstveni zakoni i propisi, pomažu vazdušnim prevoznicima one druge strane ugovornice pružanjem smjernica u pogledu kompatibilnosti bilo koje predložene prakse vazdušnog prevoznika sa njihovim zakonima, politikama i praksama za zaštitu konkurencije.
3. Strane ugovornice obavještavaju jedna drugu kada god smatraju da može postojati nekompatibilnost između primjena njihovih zakona, politika i praksi za zaštitu konkurencije i stvari koje se odnose na funkcionisanje ovog sporazuma; proces konsultacije sadržan u članu 17 (Konsultacija i izmjena) ovog sporazuma se, ukoliko tako zahtijeva bilo koja strana ugovornica, koristi da se odredi da li takav konflikt postoji i da se potraže načini za njegovo rješavanje ili minimizovanje.
4. U slučaju da se dogovor ne postigne, prilikom sprovođenja zakona, politika i praksi za zaštitu konkurencije, svaka strana ugovornica u potpunosti i saosjećajno razmatra stavove koje je izrazila druga strana ugovornica i uzima u obzir međunarodnu uzajamnu obazrivost, umjerenost i suzdržanost.

ČLAN 24 **PRODAJA I MARKETING PROIZVODA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA**

1. Svaka strana ugovornica daje određenom vazdušnom prevozniku druge strane ugovornice pravo da vrši prodaju i marketing usluga međunarodnog vazdušnog saobraćaja i povezanih

proizvodima na njenoj teritoriji (neposredno ili putem agenata ili drugih posrednika po izboru određenog vazdušnog prevoznika), uključujući pravo da osniva kancelarije, putem interneta ili uživo.

2. Svaki određeni vazdušni prevoznik ima pravo da prodaje prevoz u valuti te teritorije ili, po njenom diskrecionom pravu, u slobodno konvertibilnim valutama ostalih zemalja, i svako lice će biti slobodno da kupi taj prevoz u valutama koje prihvata taj vazdušni prevoznik.

ČLAN 25 PROMJENA TRASE

1. Bilo koji određeni vazdušni prevoznik može na bilo kojem ili na svim letovima kod dogovorenih usluga i po svom izboru da promijeni vazduhoplov na teritoriji druge strane ugovornice ili u bilo kojem mjestu na utvrđenim rutama, ukoliko:
 - a) za vazduhoplov koji se koristi dalje od mjesta promjene vazduhoplova planira se podudaranje sa vazduhoplovom u dolasku ili odlasku, zavisno od slučaja, i
 - b) U slučaju promjene vazduhoplova na teritoriji druge strane ugovornice i gdje više od jednog vazduhoplova vrši operacije dalje od mjesta promjene, najviše jedan takav vazduhoplov može da bude jednake veličine i nijedan ne može da bude veći od vazduhoplova u upotrebi u sektoru treće i četvrte slobode.
2. U svrhu operacija promjene trase, određeni vazdušni prevoznik može da koristi sopstvenu opremu i, podložno nacionalnim propisima, zakupljenu opremu, a može da obavlja operacije u skladu sa komercijalnim aranžmanima sa drugim vazdušnim prevoznikom.
3. Određeni vazdušni prevoznik može da koristi različite ili identične brojeve leta za sektore svojih operacija gdje su promijenjeni vazduhoplovi.

ČLAN 26 ZEMALJSKO OPSLUŽIVANJE

U skladu sa primjenjivim sigurnosnim odredbama, uključujući ICAO Standarde i preporučene prakse sadržane u Aneksu 6, određeni vazdušni prevoznik može da bira između konkurentnih pružalaca usluga zemaljskog opsluživanja.

ČLAN 27 ARANŽMANI O ZAJEDNIČKOJ OZNACI (CODE SHARING)/SARADNJI

1. Prilikom obavljanja operacija ili nuđenja dogovorenih usluga na utvrđenim rutama, određeni vazdušni prevoznik jedne strane ugovornice, bilo da je u svojstvu vazdušnog prevoznika koji obavlja operacije ili koji se bavi marketingom, može, u skladu sa zakonima i propisima donesenim od strane strane ugovornice koja ga je odredila, da uđe u poslovne aranžmane o saradnji, uključujući ali ne ograničavajući se na zajednička poslovanja, rezervisana sjedišta i zajedničku oznaku (*code sharing*) sa:
 - a) vazdušnim prevoznikom(cima) bilo koje strane ugovornice; i/ili
 - b) vazdušnim prevoznikom(cima) treće zemlje; i/ili

- c) određenim vazdušnim prevoznikom(cima) na domaćim rutama.
- Aranžmani navedeni u stavovima (b) i (c) podliježu odobrenju druge strane ugovornice.
2. Prava navedena u stavu (1) ovog člana mogu da se koriste samo kada:
 - a) Svi vazdušni prevoznici imaju odgovarajuća saobraćajna prava i/ili ovlašćenja da obavljaju operacije na predmetnoj ruti ili segmentima; i
 - b) Po pitanju bilo kojih prodatih karata, vazdušni prevoznik jasno navodi kupcu na mjestu prodaje da je u pitanju usluga zajedničke oznake (*code share*), koji će vazdušni prevoznik stvarno da obavlja operaciju u svakom sektoru pružanja usluge i sa kojim vazdušnim prevoznikom(cima) kupac ulazi u ugovorni odnos.
 3. Kapacitet koji nudi određeni vazdušni prevoznik u svojstvu vazdušnog prevoznika koji se bavi marketingom u odnosu na letove koje obavljaju drugi vazdušni prevoznici neće se računati u odnosu na prava kapaciteta strane ugovornice koja je odredila vazdušnog prevoznika koji se bavi marketingom.

ČLAN 28

ZAKUP VAZDUHOPLOVA

1. Svaka strana ugovornica može da spriječi korišćenje zakupljenog vazduhoplova za usluge u saobraćaju koje su predmet ovog Sporazuma koje nije u saglasnosti sa članom 13 (Sigurnost vazdušnog saobraćaja) i članom 14 (Vazduhoplovna bezbjednost) ovog sporazuma.
2. U skladu sa prethodnim stavom(1), određeni vazdušni prevoznici svake strane ugovornice mogu da pružaju usluge u skladu sa ovim sporazumom pomoću:
 - a) korišćenja vazduhoplova zakupljenog bez posade od bilo kojih vazdušnih prevoznika;
 - b) korišćenja vazduhoplova zakupljenog sa posadom od drugih vazdušnih prevoznika iste strane ugovornice;
 - c) korišćenja vazduhoplova zakupljenog sa posadom od vazdušnih prevoznika druge strane ugovornice; i
 - d) korišćenja vazduhoplova zakupljenog sa posadom od vazdušnih prevoznika trećih država, u koliko svi vazdušni prevoznici koji učestvuju u aranžmanima navedenim u prethodnim b), c) i d), imaju odgovarajuće ovlašćenje i ispunjavaju zahtjeve koji se obično primjenjuju na te aranžmane.
3. Ne dovodeći u pitanje prethodni stav (2) d), određeni vazdušni prevoznici svake strane ugovornice mogu da pružaju usluge u skladu sa ovim sporazumom pomoću korišćenja vazduhoplova koji su zakupljeni sa posadom kratkoročno, na *ad-hoc* osnovi od vazdušnih prevoznika iz trećih zemalja.

ČLAN 29

INTERMODALNE USLUGE

Svaki vazdušni prevoznik može da angažuje sopstvene ili koristi tuđe usluge za prevoz po površinama putnika i/ili tereta koji se prevoze vazdušnim putem.

ČLAN 30 **SISTEMI KOMPJUTERSKIH REZERVACIJA (COMPUTER RESERVATION SYSTEMS – CRS)**

Svaka strana ugovornica primjenjuje ICAO Kodeks ponašanja za Regulisanje i rad sistema kompjuterskih rezervacija na svojoj teritoriji.

ČLAN 31

ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

Ugovorne strane podržavaju potrebu da se zaštiti životna sredina promovisanjem održivog razvoja vazduhoplovstva. Strane ugovornice izražavaju saglasnost u odnosu na operacije između njihovih odnosnih teritorija za poštovanje ICAO Standarda i preporučenih praksi (SARPs) Aneksa 16 i postojeće ICAO politike i smjernica o zaštiti životne sredine.

ČLAN 32

RJEŠAVANJE SPOROVA

1. Ukoliko između strana ugovornica dođe do spora u pogledu tumačenja ili primjene ovog sporazuma, strane ugovornice moraju, prije svega, da nastoje da ga riješe pregovorima.
2. Ukoliko strane ugovornice ne uspiju da postignu rješavanje spora pregovaranjem, mogu da se saglase da upute spor na savjetodavno mišljenje određenom licu ili tijelu.
3. Ukoliko strane ugovornice ne postignu sporazum u skladu sa prethodnim stavovima (1) i (2), bilo koja strana ugovornica može da uputi spor arbitražnom sudu koji se sastoji od tri arbitra, od kojih dvojicu nominuju strane ugovornice dok se treći bira kao predsjedavajući arbitar. U slučaju da je spor upućen na arbitražu, svaka strana ugovornica nominuje arbitra na period od šezdeset (60) dana od dana prijema obavještenja putem diplomatskih kanala u odnosu na slanje spora na arbitražu, a predsjedavajući arbitar se određuje u periodu od narednih šezdeset (60) dana od posljednjeg imenovanja od strane dvojice koji su tako nominovani. Ako bilo koja strana ugovornica ne imenuje svog arbitra u navedenom vremenskom periodu, ili ako nominovani arbitri ne uspiju da se saglase oko predsjedavajućeg u navedenom vremenskom periodu, bilo koja strana ugovornica od Predsjednika Savjeta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva može da zahtijeva da odredi arbitra strane ugovornice koja ga nema ili predsjedavajućeg arbitra, zavisno od slučaja. Ipak, predsjedavajući će biti državljanin države koja ima diplomatske odnose sa obje strane ugovornice u vrijeme imenovanja.
4. U slučaju imenovanja predsjedavajućeg arbitra od strane Predsjednika ICAO Savjeta, ukoliko je Predsjednik ICAO Savjeta spriječen da obavlja navedenu funkciju ili ako je državljanin bilo koje strane ugovornice, imenovanje obavlja Potpredsjednik, a ako je Potpredsjednik takođe spriječen da obavlja navedenu funkciju ili ukoliko je državljanin bilo koje strane ugovornice, imenovanje vrše stariji članovi Savjeta koji nijesu državljanini bilo koje strane ugovornice.

5. U skladu sa drugim odredbama koje su saglasile strane ugovornice, arbitražni sud sam određuje svoju proceduru i mjesto arbitraže.
6. Odluka arbitražnog suda je obavezujuća za strane ugovornice.
7. Troškove arbitražnog suda, uključujući naknade i troškove arbitara dijele jednako strane ugovornice, uključujući i bilo koje troškove nastale od strane (ICAO) Savjeta.

ČLAN 33

USKLAĐENOST SA MULTILATERALNIM KONVENCIJAMA ILI SPORAZUMIMA

Ovaj sporazum će se mijenjati tako da bude usklađen sa bilo kojim multilateralnim konvencijama ili sporazumima, koji mogu da postanu obavezujući za strane ugovornice.

ČLAN 34

PRESTANAK VAŽENJA

1. Bilo koja strana ugovornica može, u svako doba, pisanim obavještenjem i diplomatskim putem da obavijesti drugu stranu ugovornicu o svojoj odluci da okonča ovaj sporazum. Takvo obavještenje istovremeno se dostavlja i ICAO-u.
2. U tom slučaju, sporazum prestaje da važi dvanaest (12) mjeseci od datuma kada druga strana ugovornica primi to obavještenje, osim ako se obavještenje o prestanku važenja ne povuče sporazumno prije isteka tog vremenskog perioda. Ako druga strana ugovornica ne potvrdi prijem, smatra se da je obavještenje primljeno četrnaest (14) dana nakon prijema obavještenja od strane ICAO-a.

ČLAN 35

REGISTRACIJA KOD ICAO-a

Ovaj sporazum i sve njegove izmjene registruju se kod ICAO-a.

ČLAN 36

STUPANJE NA SNAGU

Ovaj sporazum stupa na snagu od dana posljednjeg obavještenja putem diplomatskih nota od strane bilo koje strane ugovornice drugoj strani ugovornici da je ispunila neophodne mjere u skladu sa njenim zakonima i propisima za stupanje na snagu ovog sporazuma.

Kao potvrdu navedenog, dolje potpisani propisno ovlašćeni od strane svojih vlada, potpisali su ovaj sporazum. Raspored predstavlja sastavni dio ovog sporazuma.

Sačinjeno u Istanbulu dana 27/06/2025.godine, što odgovara 02/01/1447 AH godine, u dva originalna primjerka, na, crnogorskom, arapskom i engleskom jeziku, pri čemu su svi tekstovi jednako autentični i svaka strana ugovornica zadržava po jedan original na svakom jeziku za sprovođenje. U slučaju bilo kojih razlika u tumačenju, mjerodavan je tekst na engleskom jeziku.

Za Vladu Crne Gore

Maja Vukićević

Ministarka saobraćaja

Za Vladu Kraljevine Saudijske Arabije

Saleh bin Nasser Al-Jasser

Ministar transporta i logističkih usluga

**Predsjedavajući Upravnog odbora
organa za civilno vazduhoplovstvo**

Air services agreement between the Government of Montenegro and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia

PREAMBLE

The Government of Montenegro and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter, "the Contracting Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, the following terms shall have the meanings assigned thereto, unless the context otherwise requires:

1. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annexes and amendments adopted under Articles (90) and (94) of the Convention thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
2. "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of Montenegro, Montenegro Civil Aviation Agency and Ministry of Transport, and in the case of the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, in both cases, any other

person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said aeronautical authorities;

3. "designated airline" means an airline, designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
4. "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, cargo and baggage and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
5. "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article)2(of the Convention;
6. "air service", "International air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article)96) of the Convention;
7. "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
8. "Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement;
9. "capacity" in relation to "an aircraft" means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
10. "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
11. "regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
12. "user charge" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the use of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities and services, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers, baggage and cargo;
13. "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
14. "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;
15. "intermodal transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
16. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization; and
17. "code-share" means cooperative marketing arrangements between two or more designated airlines for conducting operations.

ARTICLE 2

GRANTING OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Schedule. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo, baggage and mail.
3. The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the Schedule is subject to the negotiation and approval of their Aeronautical Authorities.
4. Nothing in paragraphs 1(and 2(of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, baggage or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing and through the diplomatic channels to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - a) the designated airline is and remains substantially owned and effectively controlled by the Contracting Party designating the airline and/or nationals of that Contracting Party;
 - b) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 13 (Air Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement; and

- c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

ARTICLE 4

WITHHOLDING, REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATION

The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

- a) in the event that they are not satisfied that the airline is and remains substantially owned and effectively controlled by the Contracting Party designating the airline and/or nationals of that Contracting Party;
- b) in the event of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth Article 13 (Air Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement; and
- c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party granting those rights.

ARTICLE 5

USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall designate an airport or airports in its territory for the use of the designated airline(s) of the other Contracting Party on specified routes and provide designated facilities and other services necessary for the operation of the agreed services.
2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party may request consultations on user charges, and any changes imposed on such charges.

ARTICLE 6

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party operating international air services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare

parts, regular equipment and stores retained on board shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempted on the basis of reciprocity from customs duties, taxes and inspection fees, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exemption, on the basis of reciprocity, from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within airport boundaries and, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on a board outbound aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party;

(b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party, within airport boundaries and for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants to supply outbound aircraft operated on international services by the airlines designated by the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph)2(above may be placed under the supervision or control of the Customs Authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. There shall also be exemption from all customs duties and taxes on a reciprocal basis for official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, and timetables imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 7

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airline(s) of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole, or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo, baggage and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed between the two Contracting Parties since capacity is related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party, which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area;

(c) the requirements of through airline operation.

4. In order that the designated airline(s) to be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

5. The Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies.

ARTICLE 8

APPROVAL OF TIMETABLES

The designated airline(s) of either Contracting Party shall, not later than forty (40) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 9

SUPPLY OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to its Aeronautical Authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 10

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party during entry into, stay in and departure from the territory of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, baggage, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Each Contracting Party shall, upon request, supply the other Contracting Party with copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

4. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 11

TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of flexible transfer, in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued, in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of revenue accrued by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

ARTICLE 12

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

ARTICLE 13

AIR SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within (30) thirty days of that request.

If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within (13) thirteen days or an agreed time period.

2. Pursuant to Article (16) of the Convention, any aircraft operated, or any aircraft which its ownership does not belong to the designated airlines of either of the Contracting Party in accordance with the designation provision of this Agreement and is utilized to conduct air services operation in accordance with the provision of this agreement to and from the territory of the other Contracting Party through leasing arrangements from another air carrier belonging to the state of either Contracting Party or third party state, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article (33) of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

3. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

4. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 14

AVIATION SECURITY

1. 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 to the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 and the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives

for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, as well as any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Contracting Parties adhere to.

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, 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.

ARTICLE 15

AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services for other airlines.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:

- a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article; and
- b) both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

ARTICLE 16

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of the other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.
2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be determined on the basis of the forces of supply and demand in the market.
3. The tariffs implemented shall be filed to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties for record keeping purposes and proper reaction against any unfair competitive behavior in the market.
4. If any dispute arises between the designated airline(s) of either of the Contracting Parties due to unfair competitive practice in the market related to tariff implications, it should be settled in accordance with the provisions of Article 32 (Settlement of Disputes) of this Agreement.
5. The Contracting Parties shall endeavor to ensure that active and effective machinery exists within their jurisdictions to investigate violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer, or freight forwarder, of tariffs established in accordance with this Article. They shall furthermore ensure that the violation of such tariffs is punishable by deterrent measures on a consistent and non discriminatory basis.

ARTICLE 17

CONSULTATION AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the two Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.
2. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes following completion of the legal procedures or otherwise required.

3. Amendments relating only to the provisions of the Schedule may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such amendments will become effective as soon as they are approved by both Aeronautical Authorities.

ARTICLE 18

SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.

2. Each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.

3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO related Documents and Regulations.

5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 19

INADMISSIBLE AND UNDOCUMENTED PASSENGERS AND DEPORTEES

1. Each Contracting Party agrees to establish effective border controls.

2. Each Contracting Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.

3. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the letter relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Annex 9 (Facilitation), when taking action under relevant paragraphs of Chapter 3 of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

ARTICLE 20

DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. In this regard, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from any customs duties.

ARTICLE 21

FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the Agreement; and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 22

SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices that may merit closer examination:
 - a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
 - c) the practices in question are sustained rather than temporary;
 - d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
 - e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market.
2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph (1) of this Article, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.
3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 32 (Settlement of disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

ARTICLE 23

COMPETITION LAWS

1. The Contracting Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Contracting Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.
3. The Contracting Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement; the consultation process contained in Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement shall, if so requested by either Contracting Party, be used to determine whether such a conflict exists and to seek ways of resolving or minimizing it.
4. In the event that agreement is not reached, in implementing competition laws, policies and practices, each Contracting Party shall give full and sympathetic consideration to the views expressed by the other Contracting Party and shall have regard to international comity, moderation and restraint.

ARTICLE 24

SALE AND MARKETING OF AIR SERVICE PRODUCTS

1. Each Contracting Party shall accord the designated airlines of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory (directly or through agents or other intermediaries of the designated airline's choice), including the right to establish offices, both on line and off line.
2. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

ARTICLE 25

CHANGE OF GAUGE

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:
 - a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and
 - b) in the case of a change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and where more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

ARTICLE 26

GROUND HANDLING

Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices contained in Annex 6, the designated airline may choose from among competing providers of ground handling services.

ARTICLE 27

CODESHARING/ COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airline of one Contracting Party, whether as the operating or marketing airline may, subject to the laws and regulations made pursuant to the Contracting Party designating it, enter into cooperative marketing arrangements, including but not limited to, joint ventures, blocked space or code sharing with:

- a) an airline or airlines of either Contracting Party; and/or
- b) an airline or airlines of a third country; and/or
- c) designated airline or airlines on domestic routes.

The arrangements mentioned in paragraphs (b) and (c) are subject to approval of the other Contracting Party.

2. The entitlements set out in paragraph (1) of this Article may be exercised only where:

- a) all such airlines hold appropriate traffic rights and/or authorizations to operate on the route and segments concerned; and
- b) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale that it is a codeshare service, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. The capacity offered by a designated airline as the marketing airline on services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the marketing airline.

ARTICLE 28

AIRCRAFT LEASING

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Air Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.

2. Subject to paragraph 1) above, the designated airlines of each Contracting Party may provide services under this Agreement by:

- a) using aircraft dry leased from any airlines;
- b) using aircraft wet leased from other airlines of the same Contracting Party;
- c) using aircraft wet leased from airlines of the other Contracting Party; and
- d) using aircraft wet leased from airlines of third countries,

Provided that all airlines participating in the arrangements listed in b), c) and d) above, hold the appropriate authorization and meet the requirements normally applied to those arrangements.

3. Notwithstanding paragraph (2) d) above, the designated airlines of each Contracting Party may provide services under this Agreement by using aircraft wet leased on a short term, ad hoc basis from airlines of third countries.

ARTICLE 29

INTERMODAL SERVICES

Each designated airline may employ their own or use other services for the surface transport of passengers and/or air cargo.

ARTICLE 30

COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

ARTICLE 31

ENVIRONMENTAL PROTECTION

The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 32

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 endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Contracting Parties and one umpire. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice through diplomatic channels in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the Council of the ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of failing Contracting Party or the umpire as the case may require. However, the umpire shall be a national of a state having diplomatic relations with both Contracting Parties at the time of the appointment.
4. In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of ICAO, if the President of the Council of ICAO is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice President and if the Vice President is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior members of the Council who is not a national of either Contracting Party.
5. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.
7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators shall be shared equally by the Contracting Parties, including any expenses incurred by (ICAO) Council.

ARTICLE 33

CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS

This Agreement will be amended so as to conform to any multilateral conventions or agreements, which may become binding upon the Contracting Parties.

ARTICLE 34

TERMINATION

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing and through the diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO.
2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual

agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the ICAO.

ARTICLE 35

REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO.

ARTICLE 36

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled the necessary measures in accordance with its laws and regulations for the entry into force of this Agreement.

In witness where of the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective governments, have signed this Agreement. The Schedule is an integral part of this Agreement.

Done in 27. 06. 2025 AD, corresponding to 02.01.1477 AH, in two original copies, in Montenegrin, Arabic and English languages, all texts being equally authentic and each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of Montenegro

Maja Vukićević

Minister of transport

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia

Saleh bin Nasser Al-Jasser

Minister of transport and Logistics Services Chairman
of the Board of

Directors of the General authority of civil aviation

Schedule

Section (1)

The designated airline or airlines of Montenegro shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Montenegro	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Any Points in Montenegro	Any Points	Any International Points	Any Points

Section (2)

The designated airline or airlines of the Kingdom of Saudi Arabia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Intermediate Points	Points in Montenegro	Points Beyond
Any Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any Points	Any International Points	Any Points

Section (3): Notes on the routes to be operated by the designated airline(s) of both Contracting Parties:

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).
2. Each designated airline(s) may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of this Agreement on condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, if an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties.

OBRAZLOŽENJE

I. Ustavni osnov za donošenje zakona

Ustavni osnov za donošenje Zakona o potvrđivanju Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije sadržan je u članu 16 stav 1 tačka 5, a u vezi sa članom 82 stav 1 tačka 17 Ustava Crne Gore kojima je propisano da se zakonom, u skladu sa Ustavom, uređuju druga pitanja od interesa za Crnu Goru i da Skupština Crne Gore potvrđuje međunarodne ugovore.

II. Ocjena stanja međunarodnih odnosa i cilj donošenja zakona

Kraljevina Saudijska Arabija priznala je Crnu Goru 16. septembra 2011. godine, kada su i uspostavljeni diplomatski odnosi. Ambasada Crne Gore u Abu Dabiju akreditovana je na nerezidentnoj osnovi za Saudijsku Arabiju. Ambasada Kraljevine Saudijske Arabije u Tirani akreditovana je na nerezidentnoj osnovi za Crnu Goru.

Tradicionalno prijateljski odnosi između dvije države dobili su u posljednjih nekoliko godina na dinamici, a intenziviran je politički dijalog na najvišem nivou, kao i inicijative na potpisivanju niza bilateralnih sporazuma. Saradnja se sve više usmjerava na intenziviranje ekonomskih veza i snažnijoj privrednoj saradnji. Potencijale za čvršće povezivanje vidimo u oblastima ekonomije, turizma, saobraćaja, te kulture, kao i drugim oblastima od obostranog interesa.

Tokom turističke sezone 2023. godine bila je uspostavljena avio linija saudijske niskobudžetne avio-kompanije Flynas na relaciji Rijad–Tivat. Na liniji daljeg unapređenja odnosa, diplomatskim putem se usaglasio Sporazum u oblasti vazdušnog saobraćaja, koji je od obostranog interesa. U tom smislu iskazana je spremnost za jačanje saradnje u ovoj oblasti. Cilj donošenja Zakona o potvrđivanju Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Crne Gore i Vlade Kraljevine Saudijske Arabije je snaženje bilateralnih ekonomskih odnosa između pomenutih zemalja u oblastima turizma, investicija, saobraćaja i infrastrukture. Sporazum je potpisan 27. juna 2025. godine.

Sporazum će se primjenjivati nakon što ugovorne strane ispune interne pravne procedure neophodne za njegovo stupanje na snagu.

III. Osnovna pitanja koja se uređuju ovim zakonom

Predmet pregovora za zaključenje ovog sporazuma bilo je regulisanje vazdušnog saobraćaja u cilju razvijanja saradnje između dvije države u ovoj, kao i u drugim oblastima od obostranog interesa. Usaglašeni su stavovi koji sadrže ista ili slična rješenja kao i drugi sporazumi koji regulišu ovu oblast. U najvećem dijelu tiču se: vazduhoplovne bezbjednosti i sigurnosti, tarifa, naknada korisnika i direktnog tranzita. Imajući u vidu da su Crna Gora i Kraljevina Saudijska Arabija potpisnici čikaške konvencije obavezali su se da ispunjavaju pravila o vazdušnom prostoru,

bezbjednosti vazduhoplova, sigurnosti vazduhoplovstva kao i ostala detaljna prava država stranaka u vezi vazdušnog prometa.

IV. Procjena finansijskih sredstava potrebnih za sprovođenje zakona

Za sprovođenje ovog zakona nijesu potrebna dodatna finansijska sredstva.

V. Potreba usaglašavanja propisa

Ne postoji potreba za usaglašavanje unutrašnjih propisa Crne Gore sa ovim zakonom.