

**AIR SERVICES AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF MONTENEGRO**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOSOVO**

## CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION
4	REVOCAION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	AIRLINE REPRESENTATION AND PERSONNEL
11	CONVERSION AND REMITTANCE OF REVENUES
12	RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	FLIGHT SCHEDULES
16	STATISTICS
17	APPLICATION OF NATIONAL LEGISLATION
18	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
19	SETTLEMENT OF DISPUTES
20	REGISTRATION
21	CONFORMITY WITH MULTILATERAL AGREEMENTS
22	VALIDITY AND TERMINATION
23	ENTRY INTO FORCE

## ANNEX 1 ROUTE SCHEDULE

The Government of Montenegro and the Government of the Republic of Kosovo referred to as "the Contracting Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and International Air Services Transit Agreement both signed at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment;

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, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between the Montenegro and the Republic of Kosovo and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### ARTICLE I

#### DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:
  - a. "aeronautical authorities" means, in the case of Montenegro, Ministry of Capital Investments and Civil Aviation Agency and in the case of the Republic of Kosovo, the Air Navigation Services Agency under the Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure, or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

- b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- c. "agreed services" means scheduled international air services on the route/routes specified in the Annex to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 18 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- e. "air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
- f. "capacity" means,
- in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or a section of a route,
  - in relation to a specified air service, the capacity of an aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by the aircraft over a given period on a route or a section of a route;
- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for the both Contracting Parties;
- h. "designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- i. "ground-handling" means services necessary for an aircraft's arrival at and departure from an airport, other than air traffic services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization established according to the Convention;
- k. "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "marketing airline" means an airline that offers air service on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;

- m. "schedule" means the schedule of the routes to operate air services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 18 of the present Agreement;
- n. "specified routes" means any route specified in the Annex to this Agreement;
- o. "spare parts" mean articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "tariff" means, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- q. "territory" in relation to the Contracting Parties means the territory of the Republic of Kosovo and the territory of Montenegro as the context requires;
- r. "traffic" means passengers, baggage, cargo and mail carried on board an aircraft;
- s. "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;
- t. "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

## ARTICLE 2

### GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline(s) to establish and operate scheduled international air services on the routes specified in Annex I of this Agreement.
2. The designated airline(s) of either Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
  - a. to fly across the territory of the other Contracting Party without landing,
  - b. to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes,
  - c. to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic in combination or separately.

3. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### **ARTICLE 3**

#### **DESIGNATION AND OPERATING AUTHORISATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be made in writing and shall be subject to approval from other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt Acceptance of such a designation by contracting party, and of applications the designated airlines, the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airlines the appropriate operating authorization.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require airlines designated by the other Contracting Party to satisfy that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the national legislation normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the State of the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/ or

b. the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all the applicable provisions of this Agreement.

## ARTICLE 4

### REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

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

a. where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or,

b. where that airline fails to comply with the national legislation of the Contracting Party granting these rights; or,

c. where that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement,

d. Where that airline is unable to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under national legislation these Authorities normally and reasonably applied to the operation of international air services in conformity with the Convention.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of national legislation, such right shall be exercised only after consultations with aeronautical authorities of the other Contracting Party. In such a case consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

## ARTICLE 5

### CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified

routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.

4. In operating the agreed services, the total capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed upon by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

## ARTICLE 6

### TARIFFS

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of airline and the tariffs of other airlines for any part of the specified route, and other commercial considerations associated with market. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may require revision of the tariffs for the reasons of:

- preventing unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- protecting consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers;

and

- protecting airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

3. The tariffs established in accordance with the paragraph (1) of this Article shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, but may be required to be filed with the aeronautical authorities for the information purposes.

4. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.



5. The Contracting Parties agree that the tariffs which are not established in accordance with the paragraph (1) and (2) of this Article may be regarded as unfair competitive practices which may merit closer examination.

6. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority.

## **ARTICLE 7**

### **TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores including food, beverages and tobacco on board such aircraft shall be exempt from customs duties and taxes on arriving in the territory of the State of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

a. aircraft stores taken on board in the territory of the State of a Contracting Party within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b. spare parts introduced into the territory of the State of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

c. fuel and lubricants supplied in the territory of the State of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the State of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

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

5. The necessary documents of the designated airline of one Contracting Party including air tickets, airway bills as well as advertising materials, transportation documents introduced into or being introduced by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the State of the other Contracting Party for its own use shall be exempt from custom duties and taxes in the territory of the State of the other Contracting Party during their entry, re-entry or remaining on board.

6. Issues of the taxation of income received by the airlines of Contracting Parties from the international air transportation shall be regulated by the provisions of the "Convention between the Government of the Republic of Kosovo and the Government of Montenegro for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income" signed on March 12, 2013.

## **ARTICLE 8**

### **DIRECT TRANSIT**

Subject to the national legislation of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics and psychotropic substances. Baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, exercise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

## **ARTICLE 9**

### **USER CHARGES**

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through

airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

## **ARTICLE 10**

### **AIRLINE REPRESENTATION AND PERSONNEL**

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish their own representations in the territory of the other Contracting Party.
2. In accordance with the national legislation of one Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services.
3. 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 and personnel of any other organization, company operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.
4. The Contracting Parties shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations and other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article in accordance with their national legislations.

## **ARTICLE 11**

### **CONVERSION AND REMITTANCE OF REVENUES**

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. The designated airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the event it is not prohibited by the national legislation of the Contracting Party, in convertible currency or in national currency.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to convert and remit to its country, on demand, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currency and in accordance with the national currency exchange legislation of the State of that other Contracting Party.
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such

revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in national currency or, in the event it is not prohibited by the national legislation of the Contracting Party, in convertible currency, in accordance with the national currency exchange legislation of the State of that other Contracting Party.

## **ARTICLE 12**

### **MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

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 on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to nationals of its States or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

2. If the requirements in respect of the licenses 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 International Civil Aviation Organization (ICAO), the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

## **ARTICLE 13**

### **AVIATION SAFETY**

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

3. As provided for in Article 16 of the Convention, the Contracting Parties agree that any aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the aeronautical authorities of the other Contracting Party (hereinafter referred to as "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documents and licenses of its crew and the aircraft equipment and the condition of an aircraft conform to the safety standards established at that time pursuant to the Convention.

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

a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party may draw the conclusions referred to in paragraph 4 of this Article.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or

otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

## **ARTICLE 14 AVIATION SECURITY**

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

2. The Contracting Parties shall upon request provide 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, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation 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 with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly, each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.

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. In accordance with national legislation of their States Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. Each Contracting Party, based on the international standards for the transmission of preliminary data on passengers within its national legislation, shall apply advance passenger information program about passengers (API).

8. Upon completion of the flight check-in, one Contracting Party shall pass to the customs or other authorities of the other Contracting Party in advance the passenger information in a format that conforms to the international standards of transmission of a preliminary data.

## **ARTICLE 15**

### **FLIGHT SCHEDULES**

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least forty-five (45) days prior to the operation of the agreed services.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national legislation of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

## **ARTICLE 16**

### **STATISTICS**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

## **ARTICLE 17**

### **APPLICATION OF NATIONAL LEGISLATION**

1. The national legislation of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from or operation and navigation in its territory of aircraft engaged in international air services, shall be applicable to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while entering, within and departing from the territory of the first Contracting Party.
2. The national legislation of one Contracting Party governing entry into, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as regulations relating to entry, exit, clearance, migration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be applicable to the passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, while entering, within and departing from the territory of the first Contracting Party.
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

## **ARTICLE 18**

### **CONSULTATIONS AND AMENDMENT**

1. The Contracting Parties shall, in a spirit of close co-operation, ensure the correct implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. To this end the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time.
2. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party concerning this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party



receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any additions and amendments may be made to this Agreement by mutual consent of the Contracting Parties. Such additions and amendments shall be made in a form of separate Protocols being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 23 of this Agreement.

## ARTICLE 19

### SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by negotiations.

2. If the aeronautical authorities fail to reach a settlement of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 of this Article, either Contracting Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through diplomatic channels, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph 3 of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.

5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties

7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision of the arbitral tribunal, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by the ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph 3 of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination of this Agreement, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

## **ARTICLE 20**

### **REGISTRATION**

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

## **ARTICLE 21**

### **CONFORMITY WITH MULTILATERAL AGREEMENTS**

1. In the event of conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such convention or agreement.

2. In case that only one Party adheres to Multilateral Convention or Agreement concerning air transport, the consultations shall be arranged between the two Contracting Parties.

## **ARTICLE 22**

### **VALIDITY AND TERMINATION**

1. This Agreement is concluded for an indefinite period of time.
2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO.
3. In such case, the Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice through diplomatic channels 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, the notice shall be deemed to have been received in fourteen (14) working days after the receipt of the notice by the ICAO.

## **ARTICLE 23**

### **ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt by the Contracting Parties of the last written notification through diplomatic channels confirming the completion of their respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_ in two original copies, each in Montenegrin, English, and Albanian each text being equally authentic. In any case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT  
OF MONTENEGRO**

**FOR THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC OF KOSOVO**

## ANNEX I

### ROUTE SCHEDULE

1. The airlines designated by the Aeronautical Authorities of Montenegro shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

<b>From</b>	<b>Intermediate points</b>	<b>To</b>	<b>Beyond Points</b>
Any Points in Montenegro	Any points	Any Points in the Republic of Kosovo	Any points

2. The airlines designated by the Aeronautical Authorities of the Republic of Kosovo shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

<b>From</b>	<b>Intermediate points</b>	<b>To</b>	<b>Beyond Points</b>
Any Points in the Republic of Kosovo	Any points	Any Points in Montenegro	Any points

#### Notes:

- 1) Intermediate points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of Contracting Parties.
- 2) No traffic may be picked up at intermediate points or points beyond to be set down in the territory of one Contracting Party, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

SPORAZUM O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU  
IZMEĐU  
VLADE CRNE GORE  
I  
VLADE REPUBLIKE KOSOVO

## Sadržaj

<u>ČLAN</u>	<u>NASLOV</u>
Član 1	Definicije
Član 2	Davanje prava
Član 3	Određivanje avio-prevozlaca i davanje dozvola za obavljanje saobraćaja
Član 4	Povlačenje i obustava dozvola za obavljanje saobraćaja
Član 5	Kapacitet
Član 6	Tarife
Član 7	Porezi, carine i druge naknade
Član 8	Direktan tranzit
Član 9	Naknade korisnika
Član 10	Predstavništva i osoblje avio-prevozlaca
Član 11	Konverzija i prenos prihoda
Član 12	Priznavanje sertifikata i licenci
Član 13	Sigurnost vazduhoplovstva
Član 14	Bezbednost vazduhoplovstva
Član 15	Redovi letenja
Član 16	Statistički podaci
Član 17	Primjena nacionalnih zakona i propisa
Član 18	Konsultacije i izmjene i dopune
Član 19	Rješavanje sporova
Član 20	Registracija sporazuma
Član 21	Usaglašenost sa multilateralnim sporazumima
Član 22	Važenje i prestanak važenja sporazuma
Član 23	Stupanje na snagu
Dodatak 1	Raspored linija

Vlada Crne Gore i Vlada Republike Kosovo (u daljem tekstu: strane ugovornice),

Budući da su članice Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu i Sporazuma o tranzitu u međunarodnom vazdušnom saobraćaju, otvorenih za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine;

U želji da unaprijede razvoj usluga u međunarodnom vazdušnom saobraćaju u najvećoj mogućoj mjeri;

Prepoznajući da efikasan i konkurentan vazdušni saobraćaj poboljšava ekonomski rast, trgovinu, turizam, investicije;

U želji da osiguraju najviši stepen sigurnosti i bezbjednosti u međunarodnom vazdušnom saobraćaju i ponovo izražavajući ozbiljnu zabrinutost povodom prijetnji uperenih protiv bezbjednosti vazduhoplova, čime se dovodi u opasnost sigurnost lica ili imovine, nepovoljno utiče na obavljanje vazdušnog saobraćaja i narušava povjerenje javnosti u sigurnost civilnog vazduhoplovstva; i

U želji da zaključe Sporazum radi uspostavljanja i obavljanja vazdušnog saobraćaja između teritorija Crne Gore i Republike Kosovo, i dalje,

SPORAZUMJELE SU SE KAKO SLIJEDI:

## Član 1

### DEFINICIJE

Za potrebe ovog Sporazuma, osim ako kontekst ne zahtijeva drugačije, izraz:

- a) **„vazduhoplovne vlasti“** označava, za Crnu Goru, Ministarstvo kapitalnih investicija i Agenciju za civilno vazduhoplovstvo, a za Republiku Kosovo Agenciju za vazdušno-navigacijske usluge pod nadležnošću Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture ili u oba slučaja svako lice ili agenciju, ovlašćenu da obavlja funkcije koje sada obavljaju navedeni organi;
- b) **„Sporazum“** znači ovaj Sporazum, njegove Dodatke i sve izmjene i dopune istih;
- c) **„ugovoreni saobraćaj“** znači redovni vazdušni saobraćaj na liniji/linijama utvorenim u Dodatku ovom Sporazumu za prevoz putnika, robe i pošte, odvojeno ili u kombinaciji;
- d) **„Dodatak“** označava svaki Dodatak ili svaku njegovu izmjenu i dopunu, u skladu sa odredbama člana 18 (Konsultacije i izmjene i dopune) ovog Sporazuma. Dodatak čini sastavni dio ovog Sporazuma i sva upućivanja na Sporazum će se odnositi i na Aneks, osim ako izričito nije utvrđeno drugačije;
- e) **„vazdušni saobraćaj“**, **„međunarodni vazdušni saobraćaj“**, **„slijetanje u nekomercijalne svrhe“** i **„avio-prevoznik“** imaju značenja koja su im dodijeljena u članu (96) Konvencije;
- f) **„kapacitet“** znači  
- u odnosu na vazduhoplov, plaćeni teret tog vazduhoplova koji se prevozi na jednoj liniji ili dijelu linije;

- u odnosu na ugovoreni saobraćaj, kapacitet vazduhoplova koji se koristi u tom saobraćaju, pomnožen frekvencijom obavljanja saobraćaja tog vazduhoplova u određenom periodu na jednoj liniji ili dijelu linije;

- g) **„Konvencija“** označava Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, otvorena za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine, i uključuje svaki Dodatak usvojen prema članu 90 te Konvencije i svaku izmjenu i dopunu Dodataka ili Konvencije shodno članu 90 i članu 94 iste u mjeri u kojoj su takve Dodatke i izmjene i dopune prihvatile obje strane ugovornice;
- h) **„određeni avio-prevozilac“** označava avio-prevozioca/avio-prevozioce koji je(su) određen(i) i ovlašten(i) prema odredbama člana 3 (Određivanje avio-prevozilaca i izdavanje dozvola za obavljanje saobraćaja) ovog Sporazuma;
- i) **„zemaljsko opsluživanje“** znači usluge neophodne za slijetanje na i polijetanje sa aerodroma, izuzimajući usluge vazdušnog saobraćaja;
- j) **„ICAO“** označava Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva osnovanu u skladu sa Konvencijom;
- k) **„međunarodni vazdušni saobraćaj“** znači vazdušni saobraćaj koji se obavlja na teritoriji više od jedne države.
- l) **„markentinški avio-prevozilac“** označava avio-prevozioca koji nudi usluge prevoza na vazduhoplovu drugog avio-prevozioca, posredstvom „kod-šer“ aranžmana;
- m) **„raspored“** označava Raspored linija koji se nalazi u dodatku ovog Sporazuma ili prema izmjenama i dopunama istog u skladu sa odredbama člana (18) ovog Sporazuma;
- n) **„utvrđene linije“** znači linije koje su navedene u Dodatku ovog Sporazuma;
- o) **„rezervni djelovi“** označava predmete koji se popravljaju ili mijenjaju sa ciljem ugradnje u vazduhoplov, uključujući i motore;
- p) **„Tarifa“** označava cijene prevoza putnika, prtljaga i robe, te uslove pod kojima se te cijene primjenjuju, uključujući cijene i uslove za agencije i ostale povezane usluge, ali isključujući naknadu i uslove za prevoz pošte;
- q) **„teritorija“** u odnosu na strane ugovornice, označava teritoriju Republike Kosovo i teritoriju Crne Gore u zavisnosti od konteksta.
- r) **„saobraćaj“** označava putnike, prtljag, robu i poštu koji se prevoze vazduhoplovom;
- s) **„redovna oprema“** označava predmete koji se koriste na vazduhoplovu za vrijeme leta, računajući prvu pomoć i opremu za spasavanje, a izuzimajući zalihe i rezervne djelove koji se mogu mijenjati;
- t) **„naknade korisnika“** označava naknade koje se naplaćuju od avio-prevoznilaca za korišćenje aerodroma, sredstava za vazdušnu plovidbu ili sredstava za vazduhoplovnu bezbjednost i ostalih usluga;

## ČLAN 2

### DAVANJE PRAVA

- 1) Svaka strana ugovornica daje dugoj strani ugovornici prava predviđena ovim Sporazumom kako bi omogućila određenim avio-prevoziocima da uspostave i obavljaju međunarodni vazdušni saobraćaj na linijama koje su utvrđene u Dodatku 1 ovog Sporazuma.



- 2) Određeni avio-prevozilac/avio-prevozioci svake strane ugovornice će uživati sljedeća prava prilikom obavljanja ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama:
  - a) da leti preko teritorije države druge strane ugovornice, bez slijetanja;
  - b) da slijeće na teritoriju države druge strane ugovornice u nekomercijalne svrhe; i
  - c) da slijeće na teritoriju države druge strane ugovornice u mjestima na linijama utvrđenim u Dodatku 1 ovog Sporazuma, radi ukrcavanja odnosno iskrcavanja putnika, prtljaga, robe i pošte u međunarodnom saobraćaju u kombinaciji ili odvojeno:
- 3) Odredbe ovog člana ne daju prava određenom avio-prevoziocu ili određenim avio-prevoziocima jedne strane ugovornice da na teritoriji druge strane ugovornice ukrcavaju putnike, prtljag, robu i poštu koji se prevoze uz naknadu, a upućuju se prema drugom mjestu na teritoriji te strane ugovornice.

### **ČLAN 3**

#### **ODREĐIVANJE AVIO-PREVOZILACA I IZDAVANJE DOZVOLA ZA OBAVLJANJE SAOBRAĆAJA**

- 1) Svaka strana ugovornica ima pravo da odredi jednog ili više avio-prevozilaca za potrebe obavljanja ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama u skladu sa ovim Sporazumom, te povući ili promijeniti takvo određenje. Samo određivanje se vrši u pisanoj formi i podliježe saglasnosti druge strane ugovornice diplomatskim putem.
- 2) Po prijemu prihvatanja takvog određenja, kao i zahtjeva određenog avio-prevozioca, vazduhoplovne vlasti druge strane ugovornice, u skladu odredbama stava 3 i stava 4 ovog člana, bez odlaganja, izdaju odgovarajuću dozvolu za obavljanje saobraćaja određenom avio-prevoziocu.
- 3) Vazduhoplovne vlasti jedne strane ugovornice mogu da zahtijevaju od određenog avio-prevozioca druge strane ugovornice da dokaže da je osposobljen da ispunio uslove utvrđene nacionalnim zakonima i propisima koje ti organi uobičajeno i opravdano primjenjuju za obavljanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja u skladu sa odredbama Konvencije.
- 4) Svaka strana ugovornica ima pravo da povuče dozvole navedene u stavu 2 ovog člana ili da propiše uslove potrebne za korišćenje prava avio-prevozioca koja su utvrđena članom 2 (Davanje prava) ovog Sporazuma, ukoliko nije uvjerena da:
  - a) vlasništvo znatnijeg obima i stvarnu kontrolu nad tim avio-prevoziocem ima država strane ugovornice koja ga je odredila i/ili njeni državljani;
  - b) se strana ugovornica koja određuje avio-prevozioca ne pridržava i ne primjenjuje standarde utvrđene u članu 13 (sigurnost vazduhoplovstva) i članu 14 (bezbjednost vazduhoplovstva) ovog Sporazuma;
- 5) Avio-prevozilac ovlašćen i određen prema odredbama ovog člana može u svakom trenutku da otpočne obavljanje ugovorenog saobraćaja, ukoliko je isti ispunio sve ostale uslove koji su predviđeni ovim Sporazumom.

### **ČLAN 4**

#### **POVLAČENJE Ili OBUSTAVA DOZVOLA ZA OBAVLJANJE SAOBRAĆAJA**

1. Svaka strana ugovornica ima pravo da povuče dozvolu za obavljanje saobraćaja ili da obustavi korišćenje prava određenom avio-prevoziocu druge strane ugovornice utvrđenim u članu 2 (Davanje prava) ovog Sporazuma ili da propiše uslove potrebne za korišćenje tih prava, ako:

- a) nije uvjerena da vlasništvo znatnijeg obima i stvarnu kontrolu nad tim avio-prevoziocem ima država strane ugovornice koja ga je odredila i/ili njeni državljani;
  - b) avio-prevoznik ne ispunjava nacionalne zakone i propise strane ugovornice koja je davalac navedenih prava; ili
  - c) avio-prevoznik na neki drugi način ne obavlja saobraćaj u skladu sa uslovima utvrđenim ovim Sporazumom,
  - d) avio-prevoznik ne može da dokaže da je osposobljen da ispuni uslove propisane nacionalnim zakonima i propisima koje ove vazduhoplovne vlasti uobičajeno i opravdano primjenjuju za obavljanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja u skladu sa Konvencijom.
2. Izuzev ukoliko neposredno povlačenje dozvole za obavljanje saobraćaja, obustava prava ili uvođenje uslova navedenih u stavu 1 ovog člana nije neophodno radi sprječavanja daljeg kršenja nacionalnih zakona i propisa, to pravo se koristi tek nakon konsultacija sa vazduhoplovnim vlastima druge strane ugovornice. U tom slučaju, konsultacije koje zahtijeva jedna strana od strana ugovornica započinju u roku od šezdeset (60) dana od dana prijema zahtjeva za konsultacije.

## **ČLAN 5**

### **KAPACITET**

1. Potrebno je omogućiti pravične i jednake mogućnosti određenim avio-prevoziocima obje strane ugovornice za obavljanje ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama.
2. Pri obavljanju ugovorenog saobraćaja, određeni avio-prevoznici jedne strane ugovornice uzimaju u obzir interese određenih avio-prevoznika druge strane ugovornice kako ne bi neprimjereno uticali na usluge koje određeni avio-prevoznik druge strane ugovornice pruža na cijeloj ili dijelu iste linije.
3. Ugovoreni saobraćaj koji obavljaju određeni avio-prevoznici strana ugovornica treba da bude srazmjeran tražnji javnosti za prevozom na utvrđenim linijama i za glavni cilj ima, uz razuman faktor popunjenosti, pružanje kapaciteta koji odgovara sadašnjoj i pretpostavljenoj tražnji za prevozom putnika i robe, uključujući i poštu, između teritorija strana ugovornica.
4. Pri obavljanju ugovorenog saobraćaja, vazduhoplovne vlasti strana ugovornica se, prije početka obavljanja saobraćaja, usaglašavaju o ukupnom kapacitetu koji pružaju i broju frekvencija koje obavljaju određeni avio-prevoznici strana ugovornica. Navedene vlasti mogu tako prvobitno utvrđen kapacitet i broj frekvencija s vremena na vrijeme preispitati i revidovati.

## **ČLAN 6**

### **TARIFE**

- 1) Tarife za ugovoreni saobraćaj utvrđuje se na razumnom nivou, uz dužno poštovanje svih relevantnih faktora, uključujući troškove obavljanja saobraćaja, opravdanu dobit, karakteristike avio-prevoznika i tarife drugih avio-prevoznika koje obavljaju saobraćaj na dijelu utvrđene linije i druge komercijalne uslove povezane sa tržištem. Ove tarife se utvrđuju u skladu sa sljedećim odredbama ovog člana.

- 2) Vazduhoplovne vlasti strana ugovornica mogu zahtijevati reviziju tarifa iz razloga:
  - sprječavanja neopravdano diskriminatornih tarifa ili praksi;
  - zaštite potrošača od tarifa koje su neopravdano visoke ili neopravdano restriktivne zbog zloupotrebe dominantnog položaja ili usklađene prakse između avio-prevoznika; i
  - zaštite avio-prevoznika od tarifa koje su vještački niske zbog posrednih i neposrednih državnih subvencija ili podrške.
- 3) Određeni avio-prevoznici jedne strane ugovornice ne podnose tarife utvrđene u skladu sa stavom 1 ovog člana na odobrenje vazduhoplovnim vlastima druge strane ugovornice, međutim može se zahtijevati da se iste podnesu vazduhoplovnim vlastima u informativne svrhe.
- 4) Nijedna strana ugovornica neće dozvoliti svom određenom avio-prevozniku ili avio-prevoznicima da, pri utvrđivanju tarifa, bilo u sprezi sa drugim avio-prevoznikom ili avio-prevoznicima ili zasebno zloupotrijebi svoju tržišnu moć na način koji može, ima mogućnost ili namjeru da ozbiljno oslabi konkurenta, odnosno određenog avio-prevoznika druge strane ugovornice ili da isključi takvog konkurenta sa linije.
- 5) Strane ugovornice su saglasne da se tarife koje nisu utvrđene u skladu sa stavom 1 i stavom 2 ovog člana mogu smatrati nepravičnom konkurentskom praksom koja može iziskivati detaljnije ispitivanje.
- 6) Ukoliko vazduhoplovne vlasti jedne strane ugovornice nisu zadovoljne tarifom koja je predložena ili je na snazi za avio-prevoznika druge strane ugovornice, vazduhoplovne vlasti će nastojati da riješe predmetno pitanje kroz konsultacije, ukoliko to zahtijevaju vazduhoplovne vlasti druge strane ugovornice.

## ČLAN 7

### **POREZI, CARINE I DRUGE NAKNADE**

- 1) Vazduhoplovi kojima određeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice obavlja međunarodni vazdušni saobraćaj, te njihova redovna oprema, rezervni djelovi, zalihe goriva, maziva i zalihe vazduhoplova, uključujući hranu, piće i duvan u vazduhoplovu biće oslobođeni carina i poreza pri dolasku na teritoriju druge strane ugovornice, pod uslovom da ta oprema i zalihe ostanu u vazduhoplovu dok ne budu ponovo izvezeni ili se na drugi način iskoriste na dijelu putovanja koji se obavlja iznad te teritorije.
- 2) Od istih dažbina i naknada, izuzev naknada za obavljene usluge, oslobađaju se:
  - a) zalihe vazduhoplova unijete na vazduhoplov na teritoriji države jedne strane ugovornice, u granicama koje utvrde vlasti navedene strane ugovornice i koje se koriste na odlazećem vazduhoplovu koji u međunarodnom vazdušnom saobraćaju koristi druga strana ugovornica.
  - b) rezervni djelovi uneseni na teritoriju države jedne strane ugovornice radi održavanja ili popravke vazduhoplova koji u međunarodnom vazdušnom saobraćaju koristi određeni avio-prevoznik druge strane ugovornice;
  - c) gorivo i mazivo kojim je na teritoriji države jedne strane ugovornice snabdjeven vazduhoplov koji određeni avio-prevoznik druge strane ugovornice koristi u međunarodnom vazdušnom saobraćaju, čak i kada se te zalihe koriste na dijelu putovanja

koji se obavlja iznad teritorije države druge strane ugovornice na kojoj su unijete u vazduhoplov.

- 3) Može se zahtijevati da materijali navedeni u stavu 2 ovog člana budu stavljeni pod carinski nadzor ili kontrolu.
- 4) Redovna oprema vazduhoplova, kao i materijali i zalihe zadržani na vazduhoplovu određenog avio-prevozioca jedne strane ugovornice mogu se iskrcati na teritoriju druge strane ugovornice samo uz odobrenje carinskih organa države te strane ugovornice. U tom slučaju, se stavljaju pod kontrolu pomenutih carinskih organa dok se ponovo ne izvezu ili stavljaju u neki od carinski dozvoljenih postupaka.
- 5) Potrebna dokumenta određenog avio-prevozioca jedne strane ugovornice, uključujući avio-karte, avionske tovarne listove, te reklamni materijal i prevozna dokumenta, a koje je određeni avio-prevozilac jedne strane ugovornice uvezao ili uvozi na teritoriju države druge strane ugovornice i koristi za sopstvene potrebe oslobađaju se carinskih dažbina i naknada na teritoriji države druge strane ugovornice tokom uvoza, ponovnog uvoza ili ostanka u avionu.
- 6) Pitanje oporezivanja prihoda koji avio-prevozioci strana ugovornica ostvare od obavljanja međunarodnog vazdušnog saobraćaja regulišu se odredbama „Konvencije između Vlade Republike Kosovo i Vlade Crne Gore o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja i sprječavanju izbjegavanja plaćanja poreza u odnosu na porez na dohodak“, koja je potpisana 12. marta 2013. godine.

## **ČLAN 8**

### **DIREKTAN TRANZIT**

U skladu sa nacionalnim zakonima i propisima svake strane ugovornice, putnici, prtljag, roba i pošta u direktnom tranzitu preko teritorije jedne strane ugovornice, a koji ne napuštaju prostor na aerodromu namijenjen za tu svrhu, podliježu samo uprošćenoj kontroli, izuzev u dijelu mjera bezbjednosti protiv akata nasilja, kao i vazduhoplovne piraterije, prevoza narkotika i psihotropnih supstanci. Putnici, prtljag, roba i pošta oslobođeni su od carina, akciza i sličnih dažbina, taksi i naknada koje nisu zasnovane na troškovima usluga pruženih na dolasku.

## **ČLAN 9**

### **NAKNADE KORISNIKA**

- 1) Korišćenje aerodroma, sredstava za vazduhoplovnu bezbjednost i drugih povezanih sredstava i usluga na teritoriji jedne strane ugovornice mora biti dostupno avio-prevoziocima druge strane ugovornice pod uslovima koji, u vrijeme sklapanja aranžmana za korišćenje, nisu manje povoljni od najpovoljnijih uslova dostupnih svakom avio-prevoziocu koji učestvuje u sličnom međunarodnom vazdušnom saobraćaju.
- 2) Utvrđivanje i naplata taksi i naknada za korišćenje aerodroma, sredstava za vazduhoplovnu bezbjednost i drugih povezanih sredstava i usluga propisanih na teritoriji jedne strane ugovornice od avio-prevozioca druge strane ugovornice mora biti pravedno i pravično.

Procjena takvih taksi i naknada za avio-prevozioca druge strane ugovornice mora biti zasnovana na uslovima koji, u vrijeme propisivanja taksi i naknada, nisu manje povoljni od najpovoljnijih uslova dostupnih svakom avio-prevoziocu koji učestvuje u sličnom međunarodnom vazдушnom saobraćaju.

- 3) Svaka strana ugovornica podstiče konsultacije između nadležnih tijela za određivanje naknada i avio-prevozilaca koji koriste usluge i sredstva, ili gdje je izvodljivo, posredstvom organizacija koje predstavljaju avio-prevoziocce. Korisnike treba obavijestiti, koliko je moguće unparijed, o svakom predlogu izmjene naknada za korisnike, kako bi im se omogućilo da saopšte svoj stav prije nego što se izvrše promjene naknada.

## **ČLAN 10**

### **PREDSTAVNIŠTVA I OSOBLJE AVIO-PREVOZILACA**

- 1) Određeni avio-prevozilac jedne strane ugovornice ima pravo da otvori svoje predstavništvo na teritoriji druge strane ugovornice.
- 2) Određeni avio-prevozilac jedne strane ugovornice ima pravo da, u skladu sa zakonima i propisima druge strane ugovornice kojima se reguliše ulazak, boravak i zapošljavanje, dovedu i omoguće rad na teritoriji druge strane ugovornice administrativnom, komercijalnom, prodajnom, tehničkom, operativnom i drugom specijalizovanom osoblju, koje je potrebno za obavljanje ugovorenog saobraćaja.
- 3) Određeni avio-prevozilac jedne strane ugovornice, po sopstvenom nahođenju, svoje potrebe za osobljem može da zadovolji angažovanjem sopstvenog osoblja ili korišćenjem usluga ili angažovanjem osoblja druge organizacije, kompanije koja djeluje na teritoriji druge strane ugovornice, a koja je ovlašćena da obavlja takve usluge za druge avio-prevoziocce.
- 4) Ugovorne strane, uz najmanje moguće odlaganje, izdaju potrebna odobrenja za zaposlenje i slična dokumenta predstavnicima i osoblju navedenim u stavu 2 ovog člana, u skladu sa pripadajućim nacionalnim zakonima i propisima.

## **ČLAN 11**

### **KONVERZIJA I PRENOS PRIHODA**

- 1) Određeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice ima pravo da prodaje usluge prevoza koristeći sopstvena prevozna dokumenta na teritoriji druge strane ugovornice u svojim predstavništvima, ili po izboru, preko ovlašćenih agenata. Određeni avio-prevozilac ima pravo da prodaje usluge prevoza a svako lice ima slobodu da kupi takve usluge prevoza, u slučaju da to nije zabranjeno nacionalnim zakonima i propisima strane ugovornice, u konvertibilnoj valuti ili nacionalnoj valuti.
- 2) Određeni avio-prevozioci svake strane ugovornice imaju pravo da, na zahtjev, konvertuju i prenesu u svoju zemlju, višak lokalnog prihoda u odnosu na lokalni rashod koji je ostvaren u vezi sa obavljanjem saobraćaja. Kada ne postoje odrebe kojima se reguliše način prenosa sredstava između strana ugovornica, gore navedeni prenos se vrši u konvertibilnoj valuti i u skladu sa nacionalnim zakonima i propisima o deviznom kursu države druge strane ugovornice.

- 3) Konverzija i prenos takvog prihoda dozvoljeni su bez ograničenja, po kursu koji se primjenjuje na tekuću transakciju i koji važi u trenutku konverzije i prenosa prihoda, i ne podliježe bilo kakvim naknadama izuzev uobičajenih bankarskih naknada za konverziju i prenos.
- 4) Određeni avio-prevoznik svake strane ugovornice ima pravo da, po sopstvenom nahođenju, plati lokalne troškove, uključujući troškove goriva, na teritoriji druge strane ugovornice u nacionalnoj valuti ili, u slučaju da to nije zabranjeno nacionalnim zakonima i propisima strane ugovornice, u konvertibilnoj valuti, u skladu sa nacionalnim zakonom i propisima o deviznom kursu države te druge strane ugovornice.

Shodno nacionalnim zakonima i propisima svake strane ugovornice, svaka strana ugovornica se obavezuje da dodjeli određenom avio-prevozniku ili avio-prevoznicima druge strane ugovornice pravo da slobodno, po važećem kursu, prenesu višak prihoda (uključujući kamatu na depozit koji treba da bude doznačen) koji je ostvaren na teritoriji te strane ugovornice u vezi sa obavljanjem prevoza putnika, prtljaga, robe i pošte od strane određenog avio-prevoznika ili avio-prevoznika druge strane ugovornice. Kada između strana ugovornica postoji poseban sporazum o prenosu sredstava, primjenjuju se odredbe tog sporazuma.

## **ČLAN 12**

### **UZAJAMNO PRIZNAVANJE SERTIFIKATA I LICENCI**

- 1) Potvrde o plovidbenosti, potvrde o osposobljenosti i licence izdate ili priznate od strane jedne strane ugovornice, a koje još uvijek važe, druga strana ugovornica priznaje kao valjane za potrebe obavljanja ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama, pod uslovom da su uslovi prema kojima su takve potvrde ili licence izdati i priznati jednaki ili iznad minimalnih standarda koji su utvrđeni ili mogu biti utvrđeni shodno Konvenciji. Svaka strana ugovornica, međutim, zadržava pravo da za potrebe obavljanja letova iznad njene teritorije odbije da prizna potvrde o osposobljenosti ili licence koje je njenim državljanima izdala ili priznala druga strana ugovornica ili bilo koja druga država.
- 2) Ukoliko bi zahtjevi koji se odnose na potvrde ili dozvole navedene u stavu 1 ovog člana, koje izdaju vazduhoplovne vlasti jedne strane ugovornice svakom licu ili određenom avio-prevozniku ili avio-prevoznicima ili u pogledu vazduhoplova koji se koriste za obavljanje ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama dopustili odstupanje od minimalnih standarda utvrđenih prema Konvenciji, a da je odstupanje zabilježeno pri Međunarodnoj organizaciji civilnog vazduhoplovstva, vazduhoplovne vlasti druge strane ugovornice mogu da zahtijevaju konsultacije sa vazduhoplovnim vlastima te druge strane ugovornice u cilju uvjeravanja da je predmetna praksa za njih prihvatljiva. Ukoliko se ne postigne zadovoljavajući dogovor, stvara se osnov za primjenu člana 4 (Povlačenje ili obustava dozvola za obavljanje saobraćaja) ovog Sporazuma.

## **ČLAN 13**

### **SIGURNOST VAZDUHOPLOVSTVA**

- 1) Svaka strana ugovornica može u svako doba zatražiti konsultacije u vezi sa standardima sigurnosti koje je usvojila druga strana ugovornica u područjima koja se odnose na letačku posadu, vazduhoplove ili korišćenje vazduhoplova. Takve konsultacije se održavaju u roku od trideset (30) dana od prijema tog zahtjeva.
- 2) Ukoliko, nakon takvih konsultacija, jedna strana ugovornica ustanovi da druga strana ugovornica, u aspektima navedenim u stavu 1 ovog člana, učinkovito ne održava i ne primjenjuje standarde sigurnosti u toj oblasti a koji odgovaraju minimalnim standardima u to vrijeme utvrđenim shodno Konvenciji, prva strana ugovornica obavještava drugu stranu ugovornicu o tim saznanjima i o koracima koji se smatraju neophodnim kako bi se ispunili predmetni minimalni ICAO standardi, i zahtijeva od druge strane ugovornice da preduzme odgovarajuće korektivne mjere u dogovorenom roku. Ukoliko druga strana ugovornica ne preduzme odgovarajuće mjere u dogovorenom roku, to će biti osnov za primjenu člana 4 (Povlačenje ili obustava dozvola za obavljanje saobraćaja) ovog Sporazuma.
- 3) Kako je utvrđeno u članu 16 Konvencije, strane ugovornice su se saglasile da svaki vazduhoplov kojim upravlja određeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice, a koji saobraća ka ili sa teritorije druge strane ugovornice, može, dok je na teritoriji druge strane ugovornice, biti podvrgnut pregledu od strane ovlašćenih predstavnika druge strane ugovornice (u daljem tekstu: „pregled na stajanci“), pod uslovom da to ne uzrokuje neopravdano kašnjenje vazduhoplova.
- 4) Ukoliko bilo koji pregled ili niz pregleda na stajanci daju povod za:
  - a. Ozbiljnu zabrinutost da vazduhoplov ili korišćenje vazduhoplova nisu u skladu sa minimalnim standardima u to vrijeme utvrđenim shodno Konvenciji, ili
  - b. Ozbiljnu zabrinutost da postoji nedostatak učinkovitog održavanja i primjene standarda sigurnosti koji su u to vrijeme utvrđeni shodno Konvenciji;

Strana ugovornica koja vrši pregled, u smislu člana 33 Konvencije, ima slobodu da zaključi da uslovi prema kojima su izdati ili priznati sertifikati ili dozvole za vazduhoplov ili za posadu tog vazduhoplova ili da zahtjevi prema kojima se taj vazduhoplov koristi nisu jednaki ili iznad minimalnih standarda utvrđenih shodno Konvenciji.

- 5) U slučaju da pristup u cilju vršenja pregleda na stajanci vazduhoplova koji koristi određeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice u skladu sa stavom 3 ovog člana bude uskraćen od strane predstavnika tog avio-prevoznika, druga strana ugovornica može da donese zaključke koji su navedeni u stavu 4 ovog člana.
- 6) Svaka strana ugovornica zadržava pravo da obustavi ili izmijeni dozvolu za obavljanje saobraćaja avio-prevozniku druge strane ugovornice bez odlaganja u slučaju da prva strana ugovornica zaključi, bilo na osnovu rezultata pregleda na stajanci, konsultacija ili na neki drugi način, da je hitno djelovanje neophodno za potrebe sigurnosti operacija avio-prevoznika.
- 7) Svako djelovanje jedne strane ugovornice u odnosu na određenog avio-prevoznika druge strane ugovornice u skladu sa stavom (2) ili stavom (6) ovog člana se prekida sa prestankom postojanja osnova za takvo djelovanje.

#### **ČLAN 14**

#### **BEZBJEDNOST VAZDUHOPLOVSTVA**

- 1) Strane ugovornice ponovo potvrđuju, u skladu sa svojim pravima i obavezama prema međunarodnom pravu, da njihova uzajamna obaveza da štite bezbjednost civilnog vazduhoplovstvo od djela 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 sigurnosti civilnog vazduhoplovstva, potpisane u Montrealu, 23. septembra 1971. godine, Protokola o suzbijanju nezakonitih akata nasilja na aerodromima koji opslužuju međunarodno civilno vazduhoplovstvo, potpisanog u Montrealu 24. februara 1988. godine, i Konvencije o obežlježavanju plastičnih eksploziva radi njihovog otkrivanja, otvorene za potpisivanje u Montrealu 1. marta 1991. godine, kao i svih drugih konvencija o bezbjednosti vazduhoplovstva čije su strane ugovornice potpisnice.
- 2) Strane ugovornice, na zahtjev, pružaju jedna drugoj svu potrebnu pomoć radi sprječavanja nezakonitih otmica civilnih vazduhoplova i drugih djela nezakonitog ometanja uperenih protiv sigurnosti tih vazduhoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma i uređaja za vazdušnu plovidbu i bilo koje druge opasnosti uperene protiv bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.
- 3) Strane ugovornice, u međusobnim odnosima, postupaju u skladu sa standardima bezbjednosti vazduhoplovstva i u mjeri u kojoj ih primjenjuju Preporučenim praksama koje je definisala Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva, utvrđenim u Aneksima uz Konvenciju; i zahtijevaće da operatori vazduhoplova u njihovom registru, ili operatori vazduhoplova čije je glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište na njihovoj teritoriji, i operatori aerodroma na njihovoj teritoriji, postupaju u skladu sa takvim odredbama o bezbjednosti vazduhoplovstva. Svaka strana ugovornica obavještava drugu stranu ugovornicu o svim razlikama između nacionalnih propisa i praksi i standarda bezbjednosti ssadržanih u gore navedenim Aneksima. Svaka strana ugovornica može, u bilo kom trenutku, da zahtijeva konsultacije sa drugom stranom ugovornicom radi razmatranja ovih razlika u skladu sa stavom 2 člana 18 ovog Sporazuma.
- 4) Svaka ugovorna strana je saglasna da se od takvih operatora vazduhoplova zahtijeva da poštuju odredbe bezbjednosti vazduhoplovstva navedene u stavu 3 ovog člana a koje zahtijeva druga strana ugovornica za potrebe ulaska na, odlaska sa ili tokom boravka na teritoriji te druge strane ugovornice. Svaka strana ugovornica obezbjeđuje da se na njenoj teritoriji učinkovito primjenjuju mjere za zaštitu vazduhoplova i pregled putnika, posada, ličnih stvari, prtljaga, robe i zaliha vazduhoplova prije i za vrijeme ukrcavanja ili utovara, Svaka strana ugovornica pozitivno razmatra svaki zahtjev druge strane ugovornice za primjenu opravdanih specijalnih mjera bezbjednosti kao odgovora na određene prijetnje.
- 5) U slučaju incidenta ili prijetnje incidentom nezakonite otmice civilnog vazduhoplova ili nekih drugih radnji nezakonitog ometanja uperenih protiv sigurnosti tih vazduhoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma ili uređaja za vazdušnu plovidbu, strane ugovornice pomažu jedna drugoj na taj način što olakšavaju komunikacije i primjenjuju druge odgovarajuće mjere namijenjene za brzo okončanje takvog incidenta ili prijetnje uz minimalni rizik po ljudski život.
- 6) Svaka strana ugovornica preduzima mjere, koje smatra izvodljivim, kako bi obezbjedila da vazduhoplov koji je predmet djela nezakonite otmice ili drugih djela nezakonitog ometanja, a



koji je sletio na njenu teritoriju, ostane prizemljen, izuzev ukoliko polijetanje istog ne zahtijeva preovladavajuća dužnost da se zaštiti ljudski život. Kadgod je moguće, ove mjere se donose na osnovu međusobnih konsultacija.

- 7) Svaka strana ugovornica, na osnovu međunarodnih standarda za prenos preliminarnih podataka o putnicima u okviru nacionalnog zakonodavstva, primjenjuje sistem naprednih informacija o putnicima (API).
- 8) Nakon završetka procesa prijave na let, jedna strana ugovornica predaje unparijed carini ili drugom organu druge strane ugovornice informacije o putnicima u formatu koji je u skladu sa međunarodnim standardima o prenosu preliminarnih podataka.

## **ČLAN 15** **REDOVI LETENJA**

- 1) Određeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice podnosi predviđeni red letenja na saglasnost vazduhoplovnim vlastima druge strane ugovornice za svaku sezonu (ljetnju i zimsku) najkasnije četrdeset pet (45) dana prije početka obavljanja ugovorenog saobraćaja.
- 2) Za dodatne letove koje određeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice želi da obavlja u ugovorenom saobraćaju van odobrenog reda letenja, taj avio-prevoznik mora da zatraži prethodnu dozvolu od vazduhoplovnih vlasti druge strane ugovornice. Takvi zahtjevi se podnose u skladu sa nacionalnim zakonima i propisima strana ugovornica. Ista procedura se primjenjuje na sve kasnije izmjene.

## **ČLAN 16** **STATISTIČKI PODACI**

Vazduhoplovne vlasti jedne strane ugovornice dostavljaju vazduhoplovnim vlastima druge strane ugovornice, na zahtjev, periodične i druge statističke izvještaje koji se mogu opravdano tražiti za potrebe ispitivanja kapaciteta koji određeni avio-prevoznici prve strane obezbjeđuju za ugovoreni saobraćaj na utvrđenim linijama. Takvi izvještaji obuhvataju sve informacije koje su potrebne za utvrđivanje obima saobraćaja koji avio-prevoznik ostvaruje na utvrđenim linijama, te polazišta i odredišta predmetnog saobraćaja.

## **ČLAN 17** **PRIMIENA NACIONALNIH ZAKONA I PROPISA**

- 1) Nacionalni zakoni i propisi jedne strane ugovornice kojima se uređuje ulazak, boravak i odlazak sa njene teritorije vazduhoplova koji obavljaju međunarodni vazdušni saobraćaj i saobraćaj i vazdušni saobraćaj i navigacija tih vazduhoplova dok su na njenoj teritoriji primjenjuju se i na vazduhoplove određenog avio-prevoznika druge strane ugovornice pri ulasku, boravku i odlasku sa teritorije prve strane ugovornice.
- 2) Nacionalni zakoni i propisi jedne strane ugovornice kojima se uređuje ulazak, boravak i odlazak sa njene teritorije putnika, posade, prtljaga ili robe, uključujući i poštu, a koji se

odnose na formalnosti u vezi sa ulaskom, izlaskom, provjerom, useljenjem, vazduhoplovnom bezbjednošću, pasošima, carinom, poštom, zdravljem i karantinom primjenjuju se na putnike, posadu, prtljag, robu ili poštu koji su urkcani ili unijeti na vazduhoplov određenog avio-prevozioca druge strane ugovornice prilikom ulaska, boravka ili odlaska sa teritorije prve strane ugovornice.

- 3) Svaka strana ugovornica dostavlja drugoj strani ugovornici, na zahtjev, primjerke relevantnih zakona, propisa i procedura navedenih u ovom Sporazumu.

## **ČLAN 18** **KONSULTACIJE I IZMJENE I DOPUNE**

- 1) U duhu bliske saradnje, strane ugovornice obezbjeđuju ispravno sprovođenje i zadovoljavajuće poštovanje odredbi ovog Sporazuma. U tom cilju, vazduhoplovne vlasti strana ugovornica se s vremena na vrijeme uzajamno konsultuju.
- 2) Svaka strana ugovornica može, u svakom trenutku, da zahtijeva konsultacije sa drugom stranom ugovornicom. Takve konsultacije započinju u roku od šezdeset (60) dana od datuma kada jedna strana ugovornica primi pisani zahtjev, izuzev ukoliko se strane ugovornice nisu drugačije sporazumjele. Takve konsultacije mogu se obaviti posredstvom razgovora ili korespondencije.
- 3) Sve izmjene i dopune ovog Sporazuma vrše se uz uzajamnu saglasnost strana ugovornica. Takve izmjene i dopune su predmet posebnog Protokola koji predstavlja sastavni dio ovog Sporazuma i stupa na snagu u skladu sa odredbama člana 23 ovog Sporazuma.

## **ČLAN 19** **RJEŠAVANJE SPOROVA**

- 1) Ako između strana ugovornica nastane spor u pogledu tumačenja ili primjene ovog Sporazuma, vazduhoplovne vlasti obje strane ugovornice ga najprije nastoje riješiti putem pregovora.
- 2) Ako vazduhoplovne vlasti ne postignu razrješenje predmetnog spora, isti se rješava diplomatskim putem.
- 3) Ako strane ugovornice ne uspiju postići dogovor u skladu sa stavom 1 i stavom 2 ovog člana, svaka strana ugovornica može uputiti spor na odlučivanje arbitražnom sudu, koji se sastoji od tri arbitra, od kojih po jednog imenuje svaka strana ugovornica, a tako imenovani arbitri određuju trećeg arbitra za predsjednika, pod uslovom da isti nije državljanin države bilo koje strane ugovornice a državljanin države koja ima diplomatske odnose sa svakom stranom ugovornicom u vrijeme imenovanja.  
Svaka strana ugovornica imenuje svog arbitra u roku od šezdeset (60) dana od datuma prijema obavještenja o arbitraži diplomatskim putem. Predsjednik se imenuje u narednom periodu od šezdeset (60) dana nakon imenovanja arbitara svake strane ugovornice.  
Ako bilo koja strana ugovornica ne imenuje arbitra u predviđenom roku ili ukoliko odabrani arbitri ne imenuju predsjednika u navedenom roku, svaka strana ugovornica može zatražiti od predsjednika Savjeta ICAO da imenuje predsjednika ili arbitra u ime strane koja nije izvršila imenovanje, u zavisnosti od slučaja.

- 4) Potpredsjednik ili stariji član Savjeta ICAO, koji nije državljanin nijedne strane ugovornice, u zavisnosti od slučaja, može zamijeniti predsjednika ICAO u obavljanju dužnosti arbitra, kako je navedeno u stavu 3 ovog člana, u slučaju odsustva ili nekompetentnosti istog.
- 5) Arbitražni sud sam utvrđuje svoj postupak i mjesto arbitraže.
- 6) Oduka arbitražnog suda je konačna i obavezujuća za strane ugovornice.
- 7) Ukoliko jedna strana ugovornica ili odeđeni avio-prevoznik jedne strane ugovornice ne poštuje odluku arbitražnog suda, druga strana ugovornica može ograničiti, obustaviti ili opozvati bilo koje pravo ili privilegiju koju ta strana ugovornica uživa po osnovu ovog Sporazuma.
- 8) Svaka strana ugovornica snosi troškove arbitra kojeg je imenovala. Strane ugovornice ravnopravno snose troškove predsjednika, uključujući njegove/njene i sve troškove nastale po ICAO u vezi sa imenovanjem predsjednika i/ili arbitra strane koja nije izvršila imenovanje, kako je navedeno u stavu 3 ovog člana.
- 9) Dok se predmet ne uputi na arbitražu i nakon toga dok arbitražni sud ne objavi svoju odluku, strane ugovornice, izuzev u slučaju raskida ovog Sporazuma, nastavljaju da izvršavaju svoje obaveze u skladu sa ovim Sporazumom, ne dovodeći u pitanje konačno prilagođavanje u skladu sa navedenom odlukom.

## **ČLAN 20**

### **REGISTRACIJA SPORAZUMA**

Ovaj Sporazum i sve izmjene i dopune ovog Sporazuma ili Dodatka registruju se kod ICAO.

## **ČLAN 21**

### **USAGLAŠENOST SA MULTILATERALNIM SPORAZUMIMA**

- 1) U slučaju da stupi na snagu multilateralna konvencija ili sporazum koji se odnosi na vazdušni saobraćaj a kojem su pristupile obje strane ugovornice, odredbe ovog Sporazuma se mijenjaju kako bi se uskladile sa odredbama te multilateralne konvencije ili sporazuma.
- 2) U slučaju da samo jedna strana ugovornica pristupi multilateralnoj konvenciji ili sporazumu koji se odnosi na vazdušni saobraćaj, organizuju se konsultacije između dvije strane ugovornice.

## **ČLAN 22**

### **VAŽENJE I PRESTANAK VAŽENJA SPORAZUMA**

- 1) Ovaj Sporazum se zaključuje na neodređeni period.
- 2) Svaka strana ugovornica može, u svakom trenutku, da dostavi drugoj strani ugovornici obavještenje o svojoj namjeri da otkáže ovaj Sporazum. Takvo obavještenje se istovremeno dostavlja i Međunarodnoj organizaciji civilnog vazduhoplovstva.
- 3) U tom slučaju, ovaj Sporazum prestaje da važi dvanaest (12) mjeseci od dana kada druga strana ugovornica diplomatskim putem primi obavještenje, osim ukoliko se obavještenje o prestanku važnosti ne povuče sporazumno prije isteka navedenog roka. Ukoliko druga strana

ugovornica ne potvrdi prijem, smatraće se da je obavještenje primljeno četrnaest (14) dana od dana prijema obavještenja od strane Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva.

**ČLAN 23**  
**STUPANJE NA SNAGU**

Ovaj Sporazum stupa na snagu sa datumom prijema poslednje diplomatske note, kojom jedna strana ugovornica obavještava drugu stranu ugovornicu da su ispunjeni uslovi predviđeni unutrašnjom procedurom za stupanje na snagu ovog Sporazuma.

U POTVRDU TOGA su dolje potpisani, propisno ovlašćeni od strane odnosnih Vlada, potpisali ovaj Sporazum.

Sačinjeno u \_\_\_\_\_, ovog \_\_ dana \_\_\_\_\_ godine, u dva originalna primjerka, svaki na crnogorskom, engleskom i albanskom jeziku, pri čemu svaki tekst imaju podjednaku važnost. Međutim, u slučaju razlika u tumačenju, mjerodavna je verzija na engleskom jeziku.

**ZA VLADU CRNE GORE**

**ZA VLADU REPUBLIKE KOSOVO**

**DODATAK 1**  
**RASPORED LINIJA**

**Dio 1:**

Linije na kojima avio-prevoznik određen od strane vazduhoplovnih vlasti Crne Gore može da obavlja saobraćaj u oba pravca su:

<b>Mjesta polaska</b>	<b>Mjesta međuslijetanja</b>	<b>Mjesta dolaska</b>	<b>Mjesta dalje</b>
Mjesta u Crnoj Gori	Bilo koje mjesto	Mjesta u Republici Kosovo	Bilo koje mjesto

**Dio 2:**

Linije na kojima avio-prevoznik određen od strane vazduhoplovnih vlasti Republike Kosovo može da obavlja saobraćaj u oba pravca su:

<b>Mjesta polaska</b>	<b>Mjesta međuslijetanja</b>	<b>Mjesta dolaska</b>	<b>Mjesta dalje</b>
Mjesta u Republici Kosovo	Bilo koje mjesto	Mjesta u Crnoj Gori	Bilo koje mjesto

**Napomene:**

- 1) Mjesta međuslijetanja mogu biti izostavljena na svakom letu, pod uslovom da je ugovoreni saobraćaj započeo i završava se u mjestima na teritoriji strana ugovornica.
- 2) Nikakav saobraćaj se ne može preuzeti u mjestu međuslijetanja ili mjestima dalje a koji potom slijeće na teritoriju jedne strane ugovornice i obratno, izuzev ukoliko se tako sporazumiju strane ugovornice s vremena na vrijeme. Ovo ograničenje se primjenjuje na sve vrste saobraćaja u vezi sa pauzom između letova.

**MARRËVESHJE PËR SHËRBIMET AJRORE**

**NDËRMJET**

**QEVERISË SË MALIT TË ZI**

**DHE**

**QEVERISË SË REPUBLIKËS SË KOSOVËS**

## PËRMBAJTJA

<u>NENI</u>	<u>TITULLI</u>
1	PËRKUFIZIMET
2	DHËNIA E TË DREJTAVE
3	PËRCAKTIMI DHE AUTORIZIMI I OPERIMIT
4	REVOKIMI OSE PEZULLIMI I AUTORIZIMIT TË OPERIMIT
5	KAPACITETI
6	TARIFAT
7	TAKSAT, DETYRIMET DOGANORE DHE TARIFAT E TJERA
8	TRANZITI I DREJTPËRDREJTË
9	TARIFAT E PËRDORUESIT
10	PËRFAQËSIMI DHE PERSONELI I KOMPANIVE AJRORE
11	KONVERTIMI DHE REMITANCA E TË ARDHURAVE
12	NJOHJA E CERTIFIKATAVE DHE LICENCAVE
13	SIGURIA E AVIACIONIT
14	SIGURIMI I AVIACIONIT
15	ORARËT E FLUTURIMEVE
16	STATISTIKAT
17	ZBATIMI I LEGJISLACIONIT KOMBËTAR
18	KONSULTIMET DHE NDRYSHIMI
19	ZGJIDHJA E MOSMARRËVESHJEVE
20	REGJISTRIMI
21	PAJTUESHMËRIA ME MARRËVESHJET SHUMËPALËSHE
22	VLEFSHMËRIA DHE PËRFUNDIMI
23	HYRJA NË FUQI

## SHTOJCA 1 ORARI I LINJËS

Qeveria e Malit të Zi dhe Qeveria e Republikës së Kosovës të quajtura “Palët Kontraktuese”,

Duke qenë Palë në Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe Marrëveshjen e Transitit të Shërbimeve Ajrore Ndërkombëtare të nënshkruara në Çikago në ditën e shtatë të dhjetorit 1944,

Duke dashur ta lehtësojnë zgjerimin e mundësive të shërbimeve ajrore ndërkombëtare;

Duke pranuar se shërbimet ajrore ndërkombëtare efikase dhe konkurruese përmirësojnë rritjen ekonomike, tregtinë, turizmin, investimet;

Duke dëshiruar të sigurojnë shkallën më të lartë të sigurisë në shërbimet ajrore ndërkombëtare dhe duke riafirmuar shqetësimin e tyre serioz për veprimet ose kërcënimet kundër sigurisë së avionëve, të cilat rrezikojnë sigurinë e personave ose pronës, ndikojnë negativisht në funksionimin e shërbimeve ajrore dhe minojnë besimin e publikut në sigurinë e aviacionit civil dhe

Duke dashur të lidhin një Marrëveshje me qëllim të krijimit dhe operimit të shërbimeve ajrore ndërmjet Malit të Zi dhe Republikës së Kosovës dhe përtej territoreve të tyre përkatëse,

JANË PAJTUAR SI MË POSHTË:

### NENI I

#### PËRKUFIZIMET

1. Për qëllimet e kësaj Marrëveshjeje, përveç nëse konteksti kërkon ndryshe, termat:
  - a. “autoritetet aeronautike” nënkupton, në rastin e Malit të Zi, Ministrinë e Investimeve Kapitale dhe Çështjeve Detare dhe Agjencinë e Aviacionit Civil dhe në rastin e Republikës së Kosovës, Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror në kuadër të Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, ose në në të dyja rastet çdo person ose organ të autorizuar për t’i ushtruar funksionet që u janë caktuar aktualisht autoriteteve në fjalë;



- b. "Marrëveshje" nënkupton këtë Marrëveshje, Shtojcat e saj dhe çdo ndryshim të saj;
- c. "shërbime të dakorduara" nënkupton shërbime ajrore ndërkombëtare të caktuara në linjën/linjat e specifikuara në Shtojcën e kësaj Marrëveshjeje për transportin e udhëtarëve, ngarkesave dhe postës, veçmas ose të kombinuara;
- d. "Shtojcë" nënkupton shtojcën e kësaj Marrëveshjeje ose çdo ndryshim të saj, në përputhje me dispozitat e Nenit 18 (Konsultimet dhe Ndryshimi) të kësaj Marrëveshjeje. Shtojca përbën pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje dhe të gjitha referencat në Marrëveshje do ta përfshijnë Shtojcën, përveç rasteve kur shprehimisht është rënë dakord ndryshe;
- e. "shërbim ajror" "shërbim ajror ndërkombëtar", "kompani ajrore" dhe "ndalesë për qëllime jo-trafiku" kanë kuptimet e përcaktuara në nenin 96 të Konventës;
- f. "kapacitet" nënkupton,
- në lidhje me një avion, ngarkesën e dobishme të atij avioni në dispozicion në një linjë ose një pjesë të linjës,
  - në lidhje me një shërbim të caktuar ajror, kapaciteti i një avioni të përdorur në një shërbim të tillë shumëzuar me shpeshtësinë e operuar nga avioni gjatë një periudhe të caktuar në një linjë ose një pjesë të linjës;
- g. "Konventë" nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar të nënshkruar në Çikago në ditën e shtatë të dhjetorit 1944 dhe përfshin çdo shtojcë të miratuar sipas nenit 90 të asaj Konvente dhe çdo ndryshim të shtojcave ose të Konventës sipas neneve 90 dhe 94 të saj, për aq sa ato shtojca dhe ndryshime janë bërë efektive për të dyja Palët Kontraktuese;
- h. "Kompania(të) e përcaktuar(a) ajrore" nënkupton çdo kompani ajrore e cila është/të cilat janë caktuar dhe autorizuar në përputhje me Nenin 3 (Përcaktimi dhe Autorizimi) të kësaj Marrëveshjeje;
- i. "Trajtim në tokë" nënkupton shërbimet e nevojshme për mbërritjen dhe nisjen e një avioni nga një aeroport, përveç shërbimeve të trafikut ajror;
- j. "ICAO" (ONAC) nënkupton Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil të krijuar sipas Konventës;
- k. "Shërbim ajror ndërkombëtar" nënkupton një shërbim ajror që kalon përmes hapësirës ajrore mbi territorin e më shumë se një shteti;
- l. "Kompani ajrore marketingu" nënkupton një kompani ajrore që ofron shërbim ajror në një avion të operuar nga një kompani tjetër ajrore, nëpërmjet ndarjes së kodeve;

- m. "Orar" nënkupton orarin e linjave për të operuar shërbimet ajrore të shtuara në këtë Marrëveshje dhe çdo modifikim të saj siç është rënë dakord në përputhje me dispozitat e nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje;
- n. "Linjat e specifikuar" nënkupton çdo linjë të specifikuar në Shtojcën e kësaj Marrëveshjeje;
- o. "Pjesë këmbimi" nënkupton artikujt e një natyre riparimi ose zëvendësimi për t'u përfshirë në një avion, duke përfshirë motorët;
- p. "tarifa" nënkupton, çmimet që duhet paguar për bartjen e udhëtarëve, bagazheve dhe ngarkesave dhe kushtet në të cilat zbatohen këto çmime, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjenci dhe shërbime të tjera ndihmëse, por duke përjashtuar pagesën dhe kushtet për transportin e postës;
- q. "territor" në lidhje me Palët Kontraktuese nënkupton territorin e Republikës së Kosovës dhe territorin e Malit të Zi siç e kërkon konteksti;
- r. "Trafik" nënkupton pasagjerët, bagazhet, ngarkesën dhe postën e bartur në bordin e një avioni;
- s. "pajisje të rregullta" nënkupton artikujt, përveç furnizimeve dhe pjesëve rezervë të natyrës së lëvizshme, për përdorim në bordin e një avioni gjatë fluturimit, duke përfshirë ndihmën e parë dhe pajisjet e mbijetesës;
- t. "tarifa e përdoruesit" nënkupton një tarifë që u bëhet kompanive ajrore për ofrimin e aeroportit, objekteve dhe shërbimeve të sigurisë së navigacionit ajror ose aviacionit.

## NENI 2

### DHËNIA E TË DREJTAVE

1. Secila Palë Kontraktuese i jep Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e specifikuar në këtë Marrëveshje për t'u mundësuar kompanive të caktuara ajrore të saj të krijojnë dhe operojnë shërbime ajrore ndërkombëtare të planifikuara në linjat e specifikuar në Shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje.
2. Kompania(të) ajrore të përcaktuara të secilës palë kontraktuese, gjatë operimit të një shërbimi të rënë dakord në një linjë të caktuar, i gëzojnë të drejtat e mëposhtme:
  - a. të fluturoj(n)ë nëpër territorin e Palës tjetër Kontraktuese pa aterim,
  - b. të bëj(n)ë ndalesa në territorin e Palës tjetër Kontraktuese për qëllime jotrafiku,

c. të bëj(n)ë ndalesa në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në pikat e përcaktuara për atë rrugë në Shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje me qëllim të ngarkimit dhe zbarkimit të trafikut ndërkombëtar në kombinim ose veçmas.

3. Asgjë në paragrafin (1) të këtij neni nuk konsiderohet se i(u) jep kompanisë(ve) ajrore të caktuar(a) të njëres Palë Kontraktuese të drejtën për të marrë në bord, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, trafikun e kryer me pagesë ose me qira dhe të destinuar për një pikë tjetër në territorin e asaj Palë tjetër Kontraktuese.

### **NENI 3**

#### **PËRCAKTIMI DHE AUTORIZIMI I OPERIMIT**

1. Secila Palë Kontraktuese e ka të drejtën të caktojë një ose më shumë linja ajrore për qëllimin e operimit të shërbimeve të rena dakord në linjat e specifikuar dhe të tërheqë ose të ndryshojë një përcaktim të tillë. Një caktim i tillë bëhet me shkrim dhe i nënshtrohet miratimit nga Pala tjetër Kontraktuese nëpërmjet kanaleve diplomatike.

2. Me marrjen e pranimit të një caktimi të tillë nga pala kontraktuese, dhe aplikimeve të linjave ajrore të caktuara, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, në varësi të paragrafëve (3) dhe (4) të këtij neni, u japin pa vonesë linjave ajrore të përcaktuara autorizimin e duhur operativ.

3. Autoritetet Aeronautike të njëres Palë Kontraktuese mund t'u kërkojnë kompanive ajrore të përcaktuara nga Pala tjetër Kontraktuese që të binden që ato janë të kualifikuara për t'i përmbushur kushtet e përcaktuara në legjislacionin kombëtar, të zbatuara normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme për operimet e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në përputhje me dispozitat e Konventës.

4. Secila Palë Kontraktuese ka të drejtë të refuzojë të japë autorizimet e operimit të përmendura në paragrafin (2) të këtij Neni, ose të caktojë kushte të tilla që mund t'i gjykojë të nevojshme për ushtrimin nga një kompani ajrore e caktuar të të drejtave të specifikuar në nenin 2. (Dhënia e të Drejtave) të kësaj Marrëveshjeje, në çdo rast kur Pala Kontraktuese nuk është e kënaqur që:

a. pronësia thelbësore dhe kontrolli efektiv i asaj kompanie ajrore i është dhënë shtetit të Palës Kontraktuese që e ka caktuar kompaninë ajrore ose shtetasve të saj; dhe/ose

b. Pala Kontraktuese që cakton kompaninë ajrore i ruan dhe administron standardet e përcaktuara në nenin 13 (Siguria e aviacionit) dhe nenin 14 (sigurimi i aviacionit) të kësaj Marrëveshjeje.

5. Kur një kompani ajrore është caktuar dhe autorizuar në këtë mënyrë, ajo mund të fillojë në çdo kohë të operojë shërbimet e dakorduara, me kusht që kompania ajrore të jetë në përputhje me të gjitha dispozitat e zbatueshme të kësaj Marrëveshjeje.

## NENI 4

### REVOKIMI OSE PEZULLIMI I AUTORIZIMIT TË OPERIMIT

1. Secila Palë Kontraktuese ka të drejtë ta revokojë autorizimin e operimit ose ta pezullojë ushtrimin e të drejtave të specifikuar në Nenin 2 (Dhënia e të drejtave) të kësaj Marrëveshjeje nga një kompani ajrore e caktuar nga Pala tjetër Kontraktuese, ose të vendosë kushte të tilla siç mund të konsiderohet e nevojshme për ushtrimin e këtyre të drejtave:

a. kur nuk është e kënaqur që pronësia thelbësore dhe kontrolli efektiv i asaj linje ajrore i është dhënë Palës Kontraktuese që e ka caktuar kompaninë ajrore ose shtetasve të saj; ose,

b. kur ajo kompani ajrore nuk respekton legjislacionin kombëtar të Palës Kontraktuese që i jep këto të drejta; ose,

c. kur ajo kompani ajrore përndryshe nuk operon në përputhje me kushtet e përcaktuara në këtë Marrëveshje,

d. Kur kjo kompani ajrore nuk është në gjendje të provojë se është e kualifikuar për të përmbushur kushtet e përcaktuara në legjislacionin kombëtar që këto Autoritete normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme e kanë zbatuar për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare në përputhje me Konventën.

2. Përveç rasteve kur revokimi, pezullimi ose vendosja e menjëhershme e kushteve të përmendura në paragrafin (1) të këtij Neni është thelbësore për të parandaluar shkeljet e mëtejshme të legjislacionit kombëtar, kjo e drejtë ushtrohet vetëm pas konsultimeve me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Në një rast të tillë konsultimi fillon brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditëshe nga data e kërkesës së bërë nga secila Palë Kontraktuese për konsultime.

## **NENI 5**

### **KAPACITETI**

1. Do të ketë mundësi të drejta dhe të barabarta për kompanitë ajrore të përcaktuara të të dy Palëve Kontraktuese për të operuar shërbimet e dakorduara në linjat e specifikuara.
2. Në operimin e shërbimeve të rëna dakord, kompanitë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese do të marrin parasysh interesin e kompanisë ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese në mënyrë që të mos ndikojë padrejtësisht në shërbimet që kjo e fundit ofron në tërësinë ose në një pjesë të të njëjtave linja.
3. Shërbimet e dakorduara të ofruara nga kompanitë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese kanë lidhje të ngushtë me kërkesat e publikut për transportin në linjat e specifikuara dhe kanë si objektive të tyre parësor sigurimin, me një faktor të arsyeshëm ngarkese, të kapacitetit të përshtatshëm për të bartur kërkesat aktuale dhe të parashikuara në mënyrë të arsyeshme për bartjen e udhëtarëve dhe ngarkesave, duke përfshirë postën ndërmjet territoreve të Palëve Kontraktuese.
4. Në operimin e shërbimeve të dakorduara, kapaciteti total që do të ofrohet dhe shpeshësia e shërbimeve që do të operohen nga kompanitë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese dakordohen nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese përpara se shërbimet të inaugurohen. Kapaciteti i tillë dhe shpeshësia e shërbimeve të përcaktuara fillimisht mund të shqyrtohen dhe rishikohen herë pas here nga autoritetet në fjalë.

## **NENI 6**

### **TARIFAT**

1. Tarifat për çdo shërbim të rënë dakord vendosen në nivele të arsyeshme duke i kushtuar vëmendje të duhur të gjithë faktorëve përkatës, duke përfshirë koston e operimit, fitimin e arsyeshëm, karakteristikat e kompanisë ajrore dhe tarifat e kompanive të tjera ajrore për çdo pjesë të linjës së specifikuar, dhe konsiderata të tjera tregtare që lidhen me treg. Këto tarifa caktohen në përputhje me dispozitat e mëposhtme të këtij neni.
2. Autoritetet Aeronautike të Palëve Kontraktuese mund të kërkojnë rishikim të tarifave për arsye të:
  - parandalimit të tarifave apo praktikave diskriminuese të paarsyeshme;

- mbrojtjen e konsumatorëve nga tarifat që janë paarsyeshmërisht të larta ose paarsyeshmërisht kufizuese për shkak të keqpërdorimit të një pozicioni dominues ose për shkak të praktikave të bashkërenduara midis transportuesve ajrorë;

dhe

- mbrojtjen e kompanive ajrore nga tarifat që janë artificialisht të ulëta për shkak të subvencionimit ose mbështetjes direkte apo indirekte qeveritare.

3. Tarifat e përcaktuara në përputhje me paragrafin (1) të këtij Neni nuk kërkohet të dorëzohen nga kompanitë ajrore të përcaktuara të njërës Palë Kontraktuese pranë autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese për miratim, por mund të kërkohet të dorëzohen tek autoritetet aeronautike për qëllime informimi.

4. Asnjëra Palë Kontraktuese nuk lejon që kompania ose kompanitë e saj ajrore të caktuara, në vendosjen e tarifave, qoftë në lidhje me ndonjë kompani tjetër ajrore apo disa kompani ajrore ose veçmas, të abuzojnë me fuqinë e tregut në një mënyrë që ka ose ka të ngjarë ose synon të ketë efektin e dobësimit të rëndë të një konkurrenti, duke qenë një kompani ajrore e caktuar e Palës tjetër Kontraktuese, ose duke e përjashtuar një konkurrent të tillë nga një linjë.

5. Palët Kontraktuese bien dakord që tarifat që nuk janë përcaktuar në përputhje me paragrafin (1) dhe (2) të këtij Neni mund të konsiderohen si praktika të padrejta konkurruese të cilat mund të meritojnë shqyrtim më të afërt.

6. Në rast se cilido autoritet aeronautik është i pakënaqur me një tarifë të propozuar ose në fuqi për një kompani ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, autoritetet aeronautike do të përpiqen ta zgjidhin çështjen nëpërmjet konsultimeve, nëse një gjë e tillë kërkohet nga cilido autoritet.

## **NENI 7**

### **TAKSAT, DETYRIMET DOGANORE DHE TARIFAT E TJERA**

1. Avionët që operojnë në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga kompania ajrore e caktuar e cilësdo Palë Kontraktuese, si dhe pajisjet e tyre të rregullta, furnizimet e karburantit dhe lubrifikantëve dhe depotë e avionëve duke përfshirë ushqimin, pijet dhe duhanin në bordin e avionëve të tillë do të përjashtohen nga detyrimet doganore dhe taksat me mbërritjen në territorin e Shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, me kusht që këto pajisje dhe furnizime të mbeten në bordin e avionit deri në momentin kur ato rieksporthen ose përdoren në pjesën e udhëtimit të kryer mbi atë territor.

2. Gjithashtu do të përjashtohen nga të njëjtat detyrime dhe taksa, me përjashtim të tarifave që korrespondojnë me shërbimin e kryer:

a. furnizimet e avionëve të marrë në bord në territorin e Shtetit të një Pale Kontraktuese brenda kufijve të përcaktuar nga autoritetet e kësaj Pale Kontraktuese dhe për përdorim në bordin e avionëve në dalje të angazhuar në një shërbim ajror ndërkombëtar të Palës tjetër Kontraktuese;

b. pjesët e këmbimit të futura në territorin e shtetit të një palë kontraktuese për mirëmbajtjen ose riparimin e avionëve të përdorur në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga linja ajrore e caktuar e Palës tjetër Kontraktuese;

c. karburantet dhe lubrifikantët e furnizuar në territorin e Shtetit të një Pale Kontraktuese për një avion në dalje të një kompanie ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese të angazhuar në një shërbim ajror ndërkombëtar edhe kur këto furnizime do të përdoren në pjesën e udhëtimit të kryer mbi territorin e Shtetit të Palës Kontraktuese në të cilin janë marrë në bord.

3. Materialet e përmendura në paragrafin 2 të këtij Neni mund të kërkohet të mbahen nën mbikëqyrjen ose kontrollin doganor.

4. Pajisjet e rregullta ajrore si dhe materialet dhe furnizimet e mbajtura në bordin e avionit të kompanisë ajrore të caktuar të secilës Palë Kontraktuese mund të shkarkohen në territorin e Shtetit të Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në një rast të tillë, ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve të përmendura deri në momentin kur ato rieksporthen ose asgjësohen ndryshe në përputhje me rregulloret doganore.

5. Dokumentet e nevojshme të kompanisë ajrore të caktuar të një palë Kontraktuese duke përfshirë biletat ajrore, faturat e rrugëve ajrore si dhe materialet reklamuese, dokumentet e transportit të futura ose që janë duke u futur nga kompania ajrore e caktuar e një palë Kontraktuese në territorin e Shtetit të Palës tjetër Kontraktuese për përdorimin e tij vetanëk përjashtohet nga detyrimet doganore dhe taksat në territorin e Shtetit të Palës tjetër Kontraktuese gjatë hyrjes, rihyrjes ose qëndrimit të tyre në bord.

6. Çështjet e tatimit të të ardhurave të marra nga kompanitë ajrore të Palëve Kontraktuese nga transporti ajror ndërkombëtar rregullohen me dispozitat e "Konventës ndërmjet Qeverisë së Republikës së Kosovës dhe Qeverisë së Malit të Zi për shmangien e tatimit të dyfishtë dhe parandalimin të evazionit fiskal për tatimin mbi të ardhurat" nënshkruar më 12 mars 2013.

## NENI 8

### TRANZITI I DREJTPËRDREJTË

Në varësi të legjislacionit kombëtar të secilës Palë Kontraktuese, pasagjerët, bagazhet, ngarkesat dhe posta në tranzit të drejtpërdrejtë nëpër territorin e njërës Palë Kontraktuese dhe që nuk largohen nga zona e aeroportit të rezervuar për këtë qëllim, i nënshtrohen vetëm një kontrolli shumë të thjeshtuar, përveç në respektimin e masave të sigurisë kundër dhunës, piraterisë ajrore dhe kontrabandës së narkotikëve dhe substancave psikotrope. Bagazhet, ngarkesat dhe posta përjashtohen nga detyrimet doganore, të aksizës dhe të ngjashme, pagesat dhe tarifatat që nuk bazohen në koston e shërbimeve të ofruara në mbërritje.

## NENI 9

### TARIFAT E PËRDORUESIT

1. Aeroportet, siguria e aviacionit, objektet dhe shërbimet e tjera të lidhura, që ofrohen në territorin e njërës Palë Kontraktuese, do të jenë të disponueshme për përdorim nga linjat ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, me kushte jo më pak të favorshme sesa kushtet më të favorshme të disponueshme për çdo kompani ajrore, të angazhuar në shërbime të ngjashme ndërkombëtare ajrore, në kohën kur bëhen marrëveshjet për përdorim.
2. Përcaktimi dhe mbledhja e tarifave të vendosura në territorin e njërës Palë Kontraktuese ndaj një linje ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, për përdorimin e aeroporteve, sigurisë së aviacionit dhe objekteve dhe shërbimeve të tjera të lidhura me to, do të jetë i drejtë. Çdo tarifë e tillë do të vlerësohet në një linjë ajrore të Palës tjetër Kontraktuese me kushte jo më pak të favorshme sesa kushtet më të favorshme të disponueshme për çdo kompani ajrore, të angazhuar në shërbime të ngjashme ajrore ndërkombëtare në kohën kur vendosen tarifatat.
3. Çdo Palë Kontraktuese do të inkurajojë diskutimet ndërmjet autoriteteve të saj kompetente për tarifatat e linjave ajrore, që përdorin shërbimet dhe lehtësirat, kur është e mundur edhe nëpërmjet organizatave përfaqësuese të linjave ajrore. Përdoruesit do të informohen, sa më shumë që të jetë e mundur, për çdo propozim për ndryshime në tarifatat dhe përdoruesit, për t'u mundësuar atyre të shprehin pikëpamjet e tyre përpara se të bëhen ndryshimet.

## NENI 10

### PËRFAQËSIMI DHE PERSONELI I KOMPANIVE AJRORE

1. Kompanitë ajrore të përcaktuara, të secilës Palë Kontraktuese, do të kenë të drejtën të krijojnë përfaqësitë e tyre në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.



2. Në përputhje me legjislacionin kombëtar të njëjës Palë Kontraktuese në lidhje me hyrjen, qëndrimin dhe punësimin, kompania ajrore ose kompanitë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, do të kenë të drejtë të sjellin dhe të mbajnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese stafin administrativ të tyre, Stafin komercial të shitjeve, stafin operacional, teknik dhe specialistë të tjerë, të cilët janë të nevojshëm për funksionimin e shërbimeve të dakorduara.
3. Këto kërkesa të personelit, sipas opsionit të kompanisë ajrore ose të kompanive ajrore të përcaktuara të njëjës Palë Kontraktuese, mund të plotësohen nga personeli i saj ose duke përdorur shërbimet dhe personelin e çdo organizate, apo kompanie tjetër që operon në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe e cila është e autorizuar të kryejë shërbime të tilla për kompani të tjera ajrore.
4. Palët Kontraktuese, me një vonesë minimale, do t'u japin autorizimet e nevojshme të punësimit dhe dokumente të tjera të ngjashme, përfaqësuesve dhe personelit të përmendur në paragrafin 2 të këtij Neni, në përputhje me legjislacionin e tyre kombëtar.

## NENI 11

### KONVERTIMI DHE DËRGIMI I TË ARDHURAVE

1. Kompanitë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese, kanë të drejtë të shesin dhe lëshojnë dokumentet e tyre të transportit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, nëpërmjet zyrave të saj të shitjes, sipas gjykimit të saj, dhe nëpërmjet agjentëve të saj. Kompanitë ajrore të përcaktuara do të kenë të drejtën të shesin biletën për një transport të tillë dhe çdo person do të jetë i lirë të blejë biletë për një transport të tillë, në rast se nuk është i ndaluar nga legjislacioni kombëtar i Palës Kontraktuese, në valuta të konvertueshme ose në valutën kombëtare.
2. Kompanitë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese, do të kenë të drejtën të konvertojnë dhe të dërgojnë në vendin e saj, sipas kërkesës, tejkalimin e të ardhurave mbi shpenzimet e realizuara në lidhje me transportin e trafikut. Në mungesë të dispozitave të duhura të marrëveshjes së pagesave ndërmjet Palëve Kontraktuese, transferimi i sipërpërmendur do të bëhet në monedhë të konvertueshme dhe në përputhje me legjislacionin kombëtar të këmbimit valutor të shtetit të asaj Palë tjetër Kontraktuese.
3. Konvertimi dhe dërgimi i të ardhurave të tilla, do të lejohet pa kufizime në kursin e këmbimit të zbatueshëm për transaksionet aktuale, i cili është në fuqi në kohën kur të ardhurat e tilla paraqiten për konvertim dhe dërgesë, dhe nuk do t'i nënshtrohen asnjë tarife përveç atyre që zakonisht janë bërë nga bankat për kryerjen e këtij konvertimi dërgesash.
4. Kompanitë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese, do të kenë të drejtën sipas gjykimit të tyre të paguajnë për shpenzimet lokale, duke përfshirë blerjet e karburantit, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, në valutën kombëtare ose në rast se kjo nuk

është e ndaluar nga shteti kombëtar dhe legjislacioni i Palës Kontraktuese, në valutë të konvertueshme, dhe në përputhje me legjislacionin kombëtar të këmbimit valutor të shtetit të asaj Pale tjetër Kontraktuese.

## NENI 12

### NJOHJA RECIPROKE E CERTIFIKATAVE DHE LICENCAVE

1. Certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e kompetencës dhe licencat, e lëshuara ose të bëra të vlefshme nga njëra Palë Kontraktuese dhe ende në fuqi, do të njihen si të vlefshme nga Pala tjetër Kontraktuese, për qëllimin e operimit të shërbimeve të dakorduara në rrugët e specifikuara, me kusht që kërkesat sipas të cilave këto certifikata ose licenca janë lëshuar ose janë bërë të vlefshme, të janë të barabarta ose mbi standardet minimale që janë, ose mund të vendosen në përputhje me Konventën. Megjithatë, secila Palë Kontraktuese rezervon të drejtën që të refuzojë t'i njohë certifikatat dhe licencat, për qëllimet e fluturimeve mbi territorin e saj, të lëshuara ose të shpallura të vlefshme nga Pala tjetër Kontraktuese, ose ndonjë shtet tjetër.
2. Nëse kërkesat në lidhje me licencat ose certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni, të lëshuara nga autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese, për çdo person ose kompani ajrore të caktuar, ose në lidhje me një avion të përdorur në operimin e shërbimeve të dakorduara, nëse lejojnë një ndryshim nga standardet minimale të përcaktuara sipas Konventës, dhe ndryshimi i të cilit është paraqitur në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, mund të kërkojnë konsultime me autoritetet aeronautike të asaj Pale Kontraktuese, me synim për të sqaruar praktikën në fjalë. Dështimi për të arritur një marrëveshje të kënaqshme do të përbëjë bazën për zbatimin e Nenit 4 (Revokimi ose Pezullimi i Autorizimit të Operimit) të kësaj Marrëveshjeje.

## NENI 13

### SIGURIA E AVIACIONIT

1. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese në çdo kohë, në lidhje me standardet e sigurisë në çdo fushë, që lidhet me objektet dhe shërbimet aeronautike, me ekuipazhin ajror, avionët ose funksionimin e tyre, të miratuara nga Pala tjetër Kontraktuese. Konsultimet e tilla do të zhvillohen brenda tridhjetë (30) ditëve nga marrja e asaj kërkesë.
2. Nëse, pas konsultimeve të tilla, njëra Palë Kontraktuese konstaton se Pala tjetër Kontraktuese nuk ruan dhe administron në mënyrë efektive, sipas paragrafit 1 të këtij neni, standardet e sigurisë në çdo fushë të tillë që janë të paktën të barabarta me standardet minimale, të krijuara në atë kohë në përputhje me Konventën, Pala e parë Kontraktuese do të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për këto gjetje dhe hapat që

konsiderohen të nevojshëm për t'u përputhur me standardet minimale të ICAO-s, dhe ajo Palë tjetër Kontraktuese do të ndërmarrë veprimet e duhura korigjuese brenda një periudhe të dakorduar. Dështimi për të ndërmarrë veprimet e duhura brenda periudhës së rënë dakord, do të jetë arsye për zbatimin e Nenit 4 (Revokimi ose pezullimi i Autorizimit të Operimit) të kësaj Marrëveshjeje.

3. Siç parashikohet në Nenin 16 të Konventës, Palët Kontraktuese bien dakord që çdo avion që operohet nga kompania ajrore e caktuar e një Palë Kontraktuese për shërbime drejt ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese, ndërsa ndodhet brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese, mund të jetë subjekt i një kontrolli nga përfaqësuesit e autorizuar të autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese (në tekstin e mëtejshëm "inspektimi i rampës"), pa vonesa të paarsyeshme. Ky do të ishte një inspektim nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese, në bord dhe rreth avionit. Pavarësisht nga detyrimet e përmendura në Nenin 33 të Konventës, qëllimi i këtij kontrolli është të verifikojë vlefshmërinë e dokumenteve përkatëse të avionit dhe licencave të ekuipazhit të tij, si dhe pajisjeve të avionit dhe gjendjen e një avioni në përputhje me standardet e sigurisë, të vendosura në atë kohë në bazë të Konventës.
  4. Nëse ndonjë inspektim i tillë në rampë, ose një seri inspektimesh në platformë sjellin në:
    - a. shqetësime serioze se një avion ose funksionimi i një avioni nuk përputhet me standardet minimale të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën, apo
    - b. shqetësime serioze se ka mungesë të mirëmbajtjes dhe administrimit efektiv të standardeve të sigurisë, të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën,
- Pala Kontraktuese që kryen inspektimin, për qëllimet e Nenit 33 të Konventës, do të jetë e lirë të konkludojë se kërkesat sipas të cilave janë lëshuar certifikatat ose licencat në lidhje me atë avion, ose në lidhje me ekuipazhin e atij avioni, ose që kërkesat sipas të cilave operon ai avion, nuk janë të barabarta ose mbi standardet minimale të përcaktuara në bazë të Konventës.
5. Në rast se qasja për qëllimin e kryerjes së një inspektimi në platformë të një avioni, të operuar nga linja ajrore e caktuar nga një Palë Kontraktuese, në përputhje me paragrafin 3 të këtij Neni, refuzohet nga përfaqësuesi i asaj kompanie ajrore, Pala tjetër Kontraktuese mund të tërheqë konkluzionet nga paragrafi 4 i këtij neni.
  6. Secila Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë autorizimin e operimit të linjës ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese menjëherë, në rast se Pala e parë Kontraktuese arrin në përfundimin, qoftë si rezultat i një inspektimi në platformë, qoftë si rezultat i mohimit të një aksesit në një inspektim në platformë, ose një seri inspektimesh në rampë, konsultime ose ndryshe, ky veprim i menjëhershëm është thelbësor për sigurinë e operimit të një linje ajrore.

7. Çdo veprim nga njëra palë kontraktuese në lidhje me linjën ajrore të caktuar të palës tjetër kontraktuese, në përputhje me paragrafët 2 ose 6 të këtij Neni, do të ndërpritet sapo baza për marrjen e këtij veprimi të pushojë së ekzistuari.

## **NENI 14**

### **SIGURIMI I AVIACIONIT**

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët Kontraktuese ripohojnë se detyrimi i tyre ndaj njëra-tjetrës për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme, përbën një pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar përgjithësinë e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, Palët Kontraktuese do të veprojnë në veçanti në përputhje me dispozitat e Konventës për shkeljet dhe disa akte të tjera të kryera në bord të avionëve, nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventa për Shtypjen e sekuestrimit të paligjshëm të avionëve, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventa për Ndalimin e Veprimeve të Paligjshme Kundër Sigurisë së Aviacionit Civil, nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971 dhe Protokollin për Shtypjen e Veprimeve të Paligjshme në aeroportet që i shërbejnë Aviacionit Civil Ndërkombëtar, nënshkruar në Montreal më 24 shkurt 1988 ose Konventa për Shënimin e Eksplozivëve Plastikë, për qëllime zbulimi të bërë në Montreal më 1 mars 1991, ose çdo Konventë tjetër për sigurimin e aviacionit në të cilën Palët Kontraktuese janë palë.
2. Palët Kontraktuese, sipas kërkesës, do t'i ofrojnë të gjithë ndihmën e nevojshme njëra-tjetrës, për të parandaluar aktet e kapjes së paligjshme të avionëve civilë dhe akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, të aeroporteve dhe objekteve të navigimit ajror, dhe për të adresuar çdo kërcënim tjetër për sigurinë e aviacionit civil.
3. Palët Kontraktuese, në marrëdhëniet e tyre të ndërsjella, do të veprojnë në përputhje me standardet e sigurimit të aviacionit dhe praktikat e duhura të rekomanduara të vendosura nga ICAO dhe të përcaktuara si anekse të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, në masën që këto dispozita sigurie të janë të zbatueshme për Palët Kontraktuese. Ata do të kërkojnë që operatorët e avionëve të regjistrit të tyre ose operatorët e avionëve që kanë vendin kryesor të biznesit ose vendbanimin e tyre të përhershëm në territorin e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territorin e tyre, të veprojnë në përputhje me dispozitat e sigurimit të aviacionit që janë të zbatueshme për Kontraktuesin. Prandaj, secila Palë Kontraktuese do të informojë Palën tjetër Kontraktuese për çdo ndryshim midis rregulloreve dhe praktikave të saj kombëtare dhe standardeve të sigurimit të aviacionit të anekseve të përmendura më sipër. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime të menjëhershme me Palën tjetër Kontraktuese në çdo kohë për të diskutuar çdo dallim të tillë, që do të mbahet në përputhje me paragrafin 2 të Nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje.

4. Secila Palë Kontraktuese bie dakord që operatorëve të tillë të avionëve mund t'u kërkohej të respektojnë dispozitat e sigurimit të aviacionit, të përmendura në paragrafin 3 të këtij Neni, të kërkuara nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen, nisjen nga, ose gjatë qëndrimit brenda territorit të asaj Pale tjetër Kontraktuese. Çdo Palë Kontraktuese do të sigurojë që masat e duhura të zbatohen në mënyrë efektive brenda territorit të saj, për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, sendet e dorës, bagazhet, mallrat dhe depot e avionit, përpara dhe gjatë hipjes ose ngarkimit. Në përputhje me legjislacionin kombëtar të shteteve të tyre, secila palë kontraktuese do t'i kushtojë gjithashtu vëmendje çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese, për masa të arsyeshme sigurie të posaçme, për të përballuar një kërcënim të veçantë.
5. Kur ndodh një incident ose kërcënim i një incidenti të kapjes së paligjshme të avionëve civilë ose veprimeve të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroportëve ose objekteve të navigimit ajror, Palët Kontraktuese do të ndihmojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimet edhe me masa të tjera të përshtatshme, që synojnë përfundimin e shpejtë dhe të sigurt të një incidenti ose kërcënimi prej tij, me rrezik minimal për jetën.
6. Secila Palë Kontraktuese do të marrë masa të tilla, sipas mundësive, për të siguruar që një avion që i nënshtrohet një akti konfiskimi të paligjshëm ose akteve të tjera të ndërhyrjes së paligjshme, i cili ka zbritur në territorin e shtetit përkatës, të ndalohej në terren, përveç rasteve kur ai largimi është i nevojshëm nga detyra kryesore për të mbrojtur jetën e njeriut. Aty ku është e mundur, masa të tilla do të merren në bazë të konsultimeve të ndërsjella.
7. Secila Palë Kontraktuese, bazuar në standardet ndërkombëtare për transmetimin e të dhënave paraprake për pasagjerët brenda legjislacionit të saj kombëtar, do të zbatojë programin e avancuar të informacionit për pasagjerët (PAI).
8. Pas përfundimit të kontrollit të fluturimit, njëra palë kontraktuese, informacionin e pasagjerit, do t'u kalojë paraprakisht doganave ose autoriteteve të tjera të Palës tjetër Kontraktuese, në një format që përputhet me standardet ndërkombëtare të transmetimit të të dhënave paraprake.

## **NENI 15**

### **ORARET E FLUTURIMEVE**

1. Kompania(të) ajrore të caktuara të secilës Palë Kontraktuese, do t'ua paraqesin oraret e fluturimeve të saj për miratim autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, në çdo periudhë plani (verë dhe dimër) të paktën dyzet e pesë (45) ditë përpara funksionimit e shërbimeve të dakorduara.

2. Për fluturimet plotësuese të cilat Kompania ajrore e caktuar e njëjës Palë Kontraktuese, dëshiron t'i kryejë në shërbimet e rena dakord jashtë orarit të aprovuar të fluturimeve, ajo Kompani ajrore duhet të kërkojë leje paraprake nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Kërkesa të tilla do të dorëzohen në përputhje me legjislacionin kombëtar të Palëve Kontraktuese. E njëjta procedurë do të zbatohet për çdo modifikim të saj.

## **NENI 16**

### **STATISTIKA**

Autoritetet aeronautike të secilës Palë Kontraktuese do t'u ofrojnë autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese me kërkesën e tyre, deklarata periodike ose të tjera statistikore, që mund të kërkojnë në mënyrë të arsyeshme, për qëllimin e rishikimit të kapacitetit të ofruar në shërbimet e dakorduara nga kompanitë ajrore të caktuara të Palës së parë Kontraktuese. Deklaratat e tilla do të përfshijnë të gjithë informacionin e kërkuar për të përcaktuar sasinë e trafikut të kryer nga ajo Kompani ajrore, për shërbimet e dakorduara dhe destinacionet e këtij trafiku.

## **NENI 17**

### **ZBATIMI I LEGJISLACIONIT KOMBËTAR**

1. Legjislacioni kombëtar i njëjës Palë Kontraktuese në lidhje me pranimin, qëndrimin dhe nisjen ose operimin dhe fluturimin në territorin e saj të avionëve, të angazhuar në shërbime ajrore ndërkombëtare, do të zbatohet për avionët e linjës ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese, gjatë hyrjes, brenda dhe gjatë largimit nga territori i Palës së parë Kontraktuese.
2. Legjislacioni kombëtar i njëjës Palë Kontraktuese që rregullon hyrjen, qëndrimin ose largimin nga territori i saj i pasagjerëve, ekuipazhit, bagazheve ose ngarkesave, duke përfshirë postën, të tilla si rregulloret në lidhje me hyrjen, daljen, zhdoganimin, migrimin, sigurimin e aviacionit, pasaportat, doganat, valutat, posta, shëndeti dhe karantina, do të zbatohen për pasagjerët, ekuipazhin, bagazhet, ngarkesën ose postën e transportuar nga avioni i Kompanisë ajrore të caktuar nga Pala tjetër Kontraktuese, gjatë hyrjes, brenda dhe gjatë largimit nga territori i Palës së parë Kontraktuese.
3. Secila Palë Kontraktuese, me kërkesë të Palës tjetër Kontraktuese, do të japë kopjet e ligjeve, rregulloreve dhe procedurave përkatëse të referuara në këtë Marrëveshje.

## NENI 18 KONSULTIMET DHE NDRYSHIMET

1. Palët Kontraktuese, në frymën e bashkëpunimit të ngushtë, do të sigurojnë zbatimin e saktë dhe pajtueshmërinë e kënaqshme me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje. Për këtë qëllim, autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese do të konsultohen me njëra-tjetrën herë pas here.
2. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë në çdo kohë konsultim me Palën tjetër Kontraktuese në lidhje me këtë Marrëveshje. Këto konsultime do të fillojnë në datën më të hershme të mundshme, por jo më vonë se gjashtëdhjetë (60) ditë nga data kur Pala tjetër Kontraktuese merr kërkesën me shkrim, përveç rasteve kur Palët Kontraktuese bien dakord ndryshe. Konsultime të tilla mund të kryhen përmes diskutimit ose me korrespondencë.
3. Çdo shtesë dhe amandament mund të bëhet në këtë Marrëveshje me pëlqimin e ndërsjellë të Palëve Kontraktuese. Këto plotësime dhe ndryshime do të bëhen në një formë të protokolleve të veçanta që janë pjesë integrale e kësaj Marrëveshjeje dhe do të hyjnë në fuqi në përputhje me dispozitat e Nenit 23 të kësaj Marrëveshjeje.

## NENI 19 ZGJIDHJA E MOSMARRËVESHJEVE

1. Nëse lind ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet Palëve Kontraktuese në lidhje me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese, në radhë të parë do të përpiqen të zgjidhin mosmarrëveshjen e tyre me negociata.
2. Nëse autoritetet aeronautike nuk arrijnë një zgjidhje të mosmarrëveshjes në fjalë, ajo do të zgjidhet përmes rrugëve diplomatike.
3. Nëse Palët Kontraktuese nuk arrijnë një zgjidhje në përputhje me paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, secila palë kontraktuese mund t'ia referojë mosmarrëveshjen një gjykate arbitrazhi prej tre arbitrash, njëri që do të emërohet nga secila palë kontraktuese dhe pala e tretë do të jetë arbitri; me kusht që arbitri i tretë të mos jetë shtetas i asnjërës nga Palët Kontraktuese dhe të jetë shtetas i një shteti që ka marrëdhënie diplomatike me secilën nga Palët Kontraktuese, në momentin e emërimit.

Secila Palë Kontraktuese do të emërojë arbitrin e saj brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e marrjes së njoftimit për arbitrazh, nëpërmjet kanaleve diplomatike. Gjyqtari do të emërohet brenda një periudhe të mëtejshme prej gjashtëdhjetë (60) ditësh pas emërimit të arbitrit nga secila Palë Kontraktuese.

Nëse një Palë Kontraktuese nuk arrin të emërojë arbitrin e saj brenda periudhës së caktuar ose në rast se arbitrat e zgjedhur nuk arrijnë të bien dakord për arbitrin brenda periudhës së përmendur, secila Palë Kontraktuese mund t'i kërkojë Presidentit të Këshillit të ICAO-s të caktojë arbitrin, që përfaqëson Pala në mungesë, sipas rastit.

4. Zëvendës-presidenti ose një anëtar i lartë i Këshillit të ICAO-s, duke mos qenë shtetas i asnjërës prej Palëve Kontraktuese, sipas rastit, do të zëvendësojë Presidentin e ICAO-s në detyrat e tij të arbitrazhit, siç përmendet në paragrafin 3 të këtij Neni, në rast mungese ose mos- kompetence të këtij të fundit.
5. Gjykata e arbitrazhit përcakton procedurat e saj dhe vendin e arbitrazhit.
6. Vendimet e gjykatës së arbitrazhit do të jenë përfundimtare dhe detyruese për Palët Kontraktuese.
7. Nëse njëra Palë Kontraktuese ose Kompania ajrore e caktuar e njëjës Palë Kontraktuese, dështon në përputhje me vendimin e gjykatës së arbitrazhit, Pala tjetër Kontraktuese mund të kufizojë, pezullojë ose revokojë çdo të drejtë ose privilegj që i është dhënë në bazë të kësaj Marrëveshjeje Palës Kontraktuese në mungesë.
8. Çdo Palë Kontraktuese do të përballojë shpenzimet e arbitrit të saj. Shpenzimet e arbitrit, duke përfshirë tarifat e tij/saj dhe çdo shpenzim të bërë nga ICAO në lidhje me emërimin e arbitrit dhe/ose arbitrit të palës në dështim, siç referohet në paragrafin 3 të këtij Neni, do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët Kontraktuese.
9. Në pritje të paraqitjes në arbitrazh e edhe më pas, derisa tribunali i arbitrazhit të publikojë vendimin e tij, Palët Kontraktuese, me përjashtim të rastit të përfundimit të kësaj Marrëveshjeje, do të vazhdojnë të kryejnë të gjitha detyrimet e tyre sipas kësaj Marrëveshjeje, pa paragjykuar një rregullim përfundimtar në përputhje me vendimin e përmendur.

## **NENI 20**

### **REGJISTRIMI**

Kjo Marrëveshje, shtojcat e saj dhe çdo ndryshim i saj do të regjistrohen në ICAO.

## **NENI 21**

### **PËRSHTATSHËRIA ME MARRËVESHJET SHUMËPALËSHE**

1. Në rast të përfundimit të një konvente ose marrëveshjeje shumëpalëshe, në lidhje me transportin ajror, në të cilën të dyja palët kontraktuese aderojnë, kjo Marrëveshje do të modifikohet në përputhje me dispozitat e kësaj konvente ose marrëveshjeje.



2. Në rast se vetëm njëra palë aderon në Konventën ose Marrëveshjen Shumëpalëshe në lidhje me transportin ajror, konsultimet do të organizohen ndërmjet dy Palëve Kontraktuese.

## NENI 22

### VLEFSHMËRIA DHE PËRFUNDIMI

1. Kjo Marrëveshje është lidhur për një periudhë kohore të pacaktuar.
2. Secila Palë Kontraktuese në çdo kohë mund të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për vendimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje; një njoftim i tillë do t'i komunikohet njëkohësisht ICAO-s.
3. Në këtë rast, Marrëveshja do të ndërpritet dymbëdhjetë (12) muaj pas datës së marrjes së njoftimit përmes kanaleve diplomatike nga Pala tjetër Kontraktuese, përveç rastit kur njoftimi për përfundimin tërhiqet me marrëveshje të ndërsjellë përpara skadimit të kësaj periudhe. Në mungesë të konfirmimit të marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të konsiderohet se është marrë në katërbëdhjetë (14) ditë pune pas marrjes së njoftimit nga ICAO.

## NENI 23

### HYRJA NE FUQI

Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi në datën e marrjes nga Palët Kontraktuese të njoftimit të fundit me shkrim nëpërmjet kanaleve diplomatike, që konfirmon përfundimin e procedurave të tyre të brendshme përkatëse, të kërkuara për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

Në dëshmi të kësaj, të nënshkruarit, të autorizuar nga qeveritë e tyre përkatëse, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

E Bërë në \_\_\_\_\_ më \_\_\_\_\_ në tre kopje origjinale, secila në gjuhën malazeze, angleze dhe shqipe, secili tekst është njëlloj autentik. Në çdo rast divergjence në interpretim, teksti në anglisht do të mbizotërojë.

**PËR QEVERINË  
E MALIT TË ZI**

**PËR QEVERINË  
E REPUBLIKËS SË KOSOVËS**

**SHTOJCA I**  
**ORARI I LINJËS**

1. Kompanitë ajrore të përcaktuara nga Autoritetet Aeronautike të Malit të Zi kanë të drejtë të kryejnë shërbime ajrore në të dy drejtimet si më poshtë:

<b>Nga</b>	<b>Pikat e ndërmjetme</b>	<b>Deri</b>	<b>Përtej Pikave</b>
Çdo pikë në Mal të Zi	Çdo pikë	Çdo pikë në Kosovë	Çdo pikë

2. Kompanitë ajrore të përcaktuara nga Autoritetet Aeronautike të Republikës së Kosovës kanë të drejtë të kryejnë shërbime ajrore në të dy drejtimet si më poshtë:

<b>Nga</b>	<b>Pikat e ndërmjetme</b>	<b>Deri</b>	<b>Përtej Pikave</b>
Çdo pikë në Kosovë	Çdo pikë	Çdo pikë në Mal të Zi	Çdo pikë

**Shënime:**

- 1) Pikat e ndërmjetme mund të hiqen në çdo fluturim me kusht që shërbimi të fillojë ose të përfundojë në territorin e Palëve Kontraktuese.
- 2) Asnjë trafik nuk mund të merret në pikat e ndërmjetme ose pikat përtej për t'u vendosur në territorin e një Pale Kontraktuese, dhe anasjelltas, përveç rasteve kur mund të bihet dakord herë pas here nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese. Ky kufizim poashtu vlen edhe për të gjitha format e trafikut me ndalesë.