

З А К О Н

О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ПРЕНОСУ НАДЛЕЖНОСТИ ЗА ПРУЖАЊЕ УСЛУГА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ САВЕТА МИНИСТАРА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ, ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ВЛАДЕ ЦРНЕ ГОРЕ

Члан 1.

Потврђује се Споразум о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају између Савета министара Босне и Херцеговине, Владе Републике Србије и Владе Црне Горе, сачињен 27. августа 2020. године, у оригиналу на енглеском језику.

Члан 2.

Текст Споразума о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају између Савета министара Босне и Херцеговине, Владе Републике Србије и Владе Црне Горе у оригиналу на енглеском језику и преводу на српски језик гласи:

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

PREAMBLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Subject

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

Article 2
Definitions

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

1. "Agreement" means this Agreement, its Appendices and any amendments thereto.

2. "Air Traffic Service (ATS)" as a generic term includes flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service provided by the ANSP designated by the States of the Contracting Parties.

3. "Air Navigation Service Provider (ANSP)" means any entity providing air navigation services for general air traffic.

4. "Air navigation service provider (ANSP) concerned" means an appropriate entity designated by the Contracting State to provide Air Traffic Services, namely:

- For the Republic of Serbia and for Montenegro: Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA LLC (hereinafter: SMATSA);
- For Bosnia and Herzegovina: Bosnia and Herzegovina Air Navigation Services Agency (hereinafter: BHANSA);

5. "Airspace Management (ASM)" means a planning function with the primary objective of maximizing the utilization of available airspace by dynamic time-sharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of users based on short-term needs.

6. "Air Traffic Flow Management (ATFM)" means a service established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring that ATC capacity is utilized to the maximum extent possible, and that the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate ATS authority.

7. "Alerting Service" means a service provided to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

8. "ATS Unit" means a generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre, aerodrome flight information service unit or air traffic services reporting office.

9. "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature in Chicago on December 7, 1944 and includes:

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

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

- the Civil Aviation Directorate of Republic of Serbia (hereinafter: CAD), that has certified SMATSA,

- The Civil Aviation Agency of Montenegro (hereinafter: CAA), that has recognised the certificate issued to SMATSA by CAD,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. "ICAO" means International Civil Aviation Organization. ICAO is a specialized UN agency, established in 1944. in order to promote safe and orderly development of international civil aviation in the whole world. ICAO sets standards and recommended practices necessary, among other, for the safety of air traffic, security of air traffic and environment protection in the aviation field.

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

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

Article 3

Sovereignty

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

Article 4

Authorization to ANSPs

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

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

Article 5

Letters of Agreement

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

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

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

Article 6

Application of Rules and Procedures

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

Article 7

Supervision

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

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

Article 8

Licensing and Training

Contracting Parties agree that an air traffic controller license issued by one Contracting Party, is valid for the provision of air traffic services in the portion of the

airspace of the other State of the Contracting Party within which the responsibility for the provision of ATS is delegated under the terms of this Agreement.

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

Article 9

Airspace Management

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

Article 10

Financial Arrangements

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

Article 11

Liability

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

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

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

Article 12

State Aircraft

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

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

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

Article 13

Coordination and Contingency Procedures for Military and Other Reasons

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

Article 14

Publication

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

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

Article 15

Investigation of Accidents or Serious Incidents

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

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

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

Article 16

Dispute Resolution

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

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

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

Article 17

Entry into Force

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

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

Article 18

Termination and Suspension

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

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

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

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

Article 19

Appendices to the Agreement

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

Article 20

Amendments

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

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

Article 21

Transitional Measures for Agreements in force

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

Article 22

ICAO Registration

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

Article 23

Termination of previous Agreements

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

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

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

Done at this 27 day of August 2020, in three original copies each being equal, in the English language.

For the Council of Ministers of
Bosnia and Herzegovina

For the Government of the
Republic of Serbia

For the Government of
Montenegro

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

Article 1

Airspace

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

444114N 0191756E

443547N 0190618E

442110N 0190608E

440812N 0191049E

434624N 0191430E

433154N 0190840E

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

433049N 0185523E

432838N 0184714E

432055N 0184155E

430834N 0183329E

425944N 0182954E

Article 2.

Air Traffic Flow Management

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

Article 3.

ATS routes

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

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

Article 4

Alerting Service

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

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

SMATSA shall coordinate with RCC Bosnia and Herzegovina via BHANSА.

СПОРАЗУМ О ПРЕНОСУ НАДЛЕЖНОСТИ ЗА ПРУЖАЊЕ УСЛУГА У
ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ САВЕТА МИНИСТАРА БОСНЕ И
ХЕРЦЕГОВИНЕ, ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ВЛАДЕ ЦРНЕ ГОРЕ

ПРЕАМБУЛА

Савет министара Босне и Херцеговине, Влада Републике Србије и Влада Црне Горе (у даљем тексту: уговорне стране);

У жељи да омогуће безбедно обављање међународних летачких операција преко *заједничких* државних граница у интересу корисника ваздушног простора и њихових путника;

У циљу унапређења односа у ваздушном саобраћају између држава уговорних страна на обострану корист;

Будући да су државе потписнице Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству отворене за потписивање у Чикагу 7. децембра 1944. године и у жељи да закључе споразум у циљу пружања услуга у ваздушном саобраћају преко и даље од територија њихових држава, у складу са Међународним стандардима и препорученим праксама, утврђеним у Анексу 11. Конвенције;

Позивајући се на Институционалну стратегију за управљање ваздушним саобраћајем у Европи, коју је израдила Европска конференција цивилног ваздухопловства (ЕСАС) и Протокол о консолидацији Међународне конвенције о сарадњи у области безбедности ваздушне пловидбе-EUROCONTROL од 13. децембра 1960. године, измењен, отворен за потписивање 27. јуна 1997. године (ревидирана конвенција);

У жељи да закључе споразум у циљу пружања услуга у ваздушном саобраћају у складу са прописима Јединственог европског неба, како би се остварили његови циљеви и како би корисници ваздушног простора имали користи од његове примене;

Позивајући се на Уредбу (ЕЗ) бр. 550/2004 Европског парламента и Савета о пружању услуга у ваздушној пловидби у оквиру Јединственог европског небу, са њеним изменама и допунама, а посебно члан 2. Упркос томе што још нису чланице Европске уније, Република Србија, Црна Гора и Босна и Херцеговина примењују поменути уредбу у складу са својим обавезама из Споразума о заједничком европском ваздухопловном подручју;

Увидевши да закључивање споразума између ових држава који се тиче преноса надлежности за пружање АТS не доводи у питање начело да свака држава има потпуни и искључиви суверенитет над ваздушним простором изнад своје територије, нити могућност државе да остварује надлежности у погледу безбедности и одбране сопственог ваздушног простора;

Увидевши да је циљ овог Споразума бављење правним и институционалним аспектима преноса надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају у складу са Додатком 1 овог споразума;

Договорили су се како следи:

Члан 1.

Предмет

Предмет овог Споразума је дефинисање права и обавеза уговорних страна у вези с преносом надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају у делу ваздушног простора Босне и Херцеговине, како је одређено у

Додатку 1 овог споразума у складу са одредбама Анекса 11 уз Чикашку конвенцију и сходно условима из овог споразума.

Члан 2.

Дефиниције

За потребе овог споразума, уколико није другачије наведено, израз:

1. „Споразум“ означава овај споразум, његове додатке и све његове измене и допуне.

2. „Услуге у ваздушном саобраћају (ATS)“ као заједнички појам означава услуге службе информисања ваздухоплова у лету, службе узбуњивања и службе контроле летења, на начин како их пружају одговарајуће службе држава уговорних страна.

3. „Пружалац услуга у ваздушној пловидби (ANSP)“ означава било који субјект који пружа услуге ваздушне пловидбе у општем ваздушном саобраћају.

4. „Дотични пружалац услуга у ваздушној пловидби (ANSP)“ означава надлежни субјект који је држава уговорница одредила за пружање услуга у ваздушном саобраћају, и то:

- за Републику Србију и за Црну Гору: Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA д.о.о. (у даљем тексту: SMATSA);
- за Босну и Херцеговину: Агенција за пружање услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине (у дањем тексту: BHANSA);

5. „Управљање ваздушним простором (ASM)“ означава функцију планирања са основним циљем максималног искоришћавања расположивог ваздушног простора динамичким дељењем времена, а понекад и сегрегацијом ваздушног простора између различитих категорија корисника на основу краткорочних потреба.

6. „Управљање протоком ваздушног саобраћаја (ATFM)“ означава регулисање ваздушног саобраћаја са циљем да се допринесе безбедном, уредном и брзом протоку ваздушног саобраћаја тако што се капацитет ATS користе у највећој могућој мери и да је обим саобраћаја је компатибилан са капацитетима проглашен од стране органа одговарајуће ATS.

7. „Услуга узбуњивања“ означава услугу која се пружа ради обавештавања одговарајућих организација о ваздухоплову коме је потребна помоћ трагања и спасавања и ради пружања помоћи таквим организацијама, према потреби.

8. „Јединица пружалаца услуга у ваздушној пловидби“ као заједнички појам означава оперативни контролни центар или центар за информисање ваздухоплова у лету, које пружају ATS услуге;

9. „Чикашка конвенција“ означава Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству, која је отворена за потписивање 7. децембра 1944 .године и обухвата:

- све измене коју су све државе стране уговорнице ратификовале и које су ступиле на снагу у складу са чланом 94а Конвенције, и
- било који Анекс односно свака измена усвојена у складу са чланом 90. Конвенције, у мери у којој су међународни стандарди наведени у члану 37. Конвенције у том Анексу односно измена у било ком тренутку на снази у државама уговорним странама.

10. „Национално надзорно тело које врши сертификацију” означава за појединачног пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, Национално надзорно тело (NSA) које је именovala или основала држава уговорне стране, а које је сертификовало пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, и то су:

- Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: CAD) који је сертификовао SMATSA,
- Агенција за цивилно ваздухопловство Црне Горе (у даљем тексту: ACV) која је прихватила сертификат који је SMATSA-и издао CAD,

11. „Пренос одговорности за пружање ATS услуга” означава пренос надлежности од стране једне државе (држава која преноси надлежност) на другу државу (држава која пружа услуге) за пружање ATS услуга у делу ваздушног простора изнад територије прве од држава уговорница.

12. „Држава која преноси надлежност” означава државу која преноси надлежност за пружање ATS услуга на другу државу у делу ваздушног простора изнад своје територије како следи:

- Босна и Херцеговина у случајевима датим у Додатку 1. овог споразума.

13. „Општи ваздушни саобраћај (GAT) означава летове који се обављају у складу са правилима и одредбама Међународне организације цивилног ваздухопловства.

14. „МС” означава Министарство надлежно за цивилно ваздухопловство.

15. „Државе пружаоца услуге” означава државе чији је одређени пружалац услуга у ваздушној пловидби овлашћен за пружање ATS услуга, и то Републику Србију и Црну Гору, у делу ваздушног простора утврђеног у Додатку 1. овог споразума.

16. „OAT” или Оперативни ваздушни саобраћај означава летове који не испуњавају услове предвиђене за GAT и на које се примењују посебна правила и поступци које доносе одговарајући надлежни органи.

17. „Територијална NSA” означава, у погледу тачно одређеног дела ваздушног простора, национално надзорно тело (NSA) које је именovala или основала одређена држава уговорница, а које је надлежно за надзор над управљањем ваздушним саобраћајем или пружањем услуга у ваздушној пловидби, у смислу овог споразума означава Дирекцију за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине.

18. „Територија” у односу на државу, има значење одређено чланом 2. Чикашке конвенције.

19. „ICAO” означава Међународну организацију цивилног ваздухопловства. ICAO је специјализована агенција УН, основана 1944. године са циљем промовисања безбедног и уређеног развоја међународног цивилног ваздухопловства у целом свету. ICAO поставља стандарде и препоручене праксе, између осталог, и за безбедност ваздушног саобраћаја, обезбеђивање ваздушног саобраћаја и заштиту животне средине у ваздухопловству.

20. „FIR“ (област информисања у лету) је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету и узбуђивања.

Ако није другачије наведено односно ако контекст другачије не захтева, други појмови и изрази који се користе у овом споразуму се тумаче у складу са

њиховом употребом и тумачењем у релевантном законодавству ЕУ донетом на основу Споразума о заједничком ваздухопловном подручју и на основу Чикашке конвенције.

Члан 3.

Суверенитет

Одредбе овог споразума не утичу на суверенитет држава уговорних страна изнад њиховог ваздушног простора или на њихова права и обавезе из Чикашке конвенције и других инструмената међународног права.

Члан 4.

Овлашћења одређених пружалаца услуга у ваздушној пловидби

Уговорне стране су сагласне да се одговорност за пружање АТS за део ваздушног простора утврђеног Додатку 1. уз овај споразум преноси са ВНАNSА на SМАТSА у складу с одредбама Анекса 11. Чикашке конвенције и одредбама овог споразума.

Уговорне стране су се договориле да SМАТSА и ВНАNSА додају, измене или допуне додатке уз овај споразум уз претходно писано одобрење МС свих држава уговорних страна. Уговорне стране су сагласне да обезбеде сталну целовитост и интегритет Споразума.

Члан 5.

Споразуми о координацији

Уговорне стране су сагласне да овлашћују SМАТSА и ВНАNSА за вршење преговора и закључивање додатних споразума о координацији који садрже посебне оперативне и техничке аспекте у вези с тим питањима. Ти споразуми се заснивају на овом споразуму и његовим додацима.

Оперативни и технички подаци који се односе на пренос надлежности за пружање АТS утврђених у члану 4. овог споразума се размењују у писаном облику, између одговарајућих пружалаца услуга у ваздушној пловидби, узимајући у обзир стандарде и препоручене праксе ICAO, важеће законодавство Европске уније и унутрашње законодавство и локалне специфичности.

Ови споразуми о координацији дефинишу и ближе уређују правила и поступке који се примењују у складу са одредбама овог споразума и прате структуру Заједничког модела ЕВРОКОНТРОЛ-а за споразуме о координацији.

Члан 6.

Примена правила и поступака

Уговорне стране су сагласне да се правила и поступци држава пружаоца услуге који се односе на пружање АТS примењују и када те државе пружају те услуге у делу ваздушног простора држава која преноси надлежност утврђеном у Додатку 1. овог споразума.

Члан 7.

Национално надзорно тело које врши сертификацију

Уговорне стране су сагласне да ће NSА која врши сертификацију спроводити све надзорне активности у циљу пружања АТS у делу ваздушног простора дефинисаног у Додатку 1. овог споразума, укључујући могућност да Територијална NSА учествује у надзорним активностима, на основу оправданог захтева.

Уговорне стране ће осигурати закључивање писаног споразума о сарадњи NSA који предвиђа детаљне услове за остваривање права, обавеза и трошкова њихових NSA према овом члану и за размену и ширење безбедносних и других релевантних информација.

Члан 8.

Издавање дозвола и обука

Уговорне стране су сагласне да су дозволе контролора летења издате у држави једне уговорне стране, важе за пружање ATS у делу ваздушног простора друге државе уговорне стране у којој је надлежност за пружање ATS пренесена сходно условима овог споразума.

Обука особља ATS једне уговорне стране, која пружа ATS у делу ваздушног простора друге државе уговорне стране, обухвата захтеве који се односе на поменути ваздушни простор.

Члан 9.

Управљање ваздушним простором

Уговорне стране су сагласне да координишу и заједнички спроводе управљање ваздушним простором (ASM) у делу ваздушног простора наведеног у Додатку 1. овог споразума, уз пуно поштовање оперативних захтева и међународних обавеза, стандарда и препоручене праксе.

Члан 10.

Финансијски аранжмани

У случају појаве прекомерне, односно недовољне надокнаде пре него што SMATSA престане са пружањем ATS унутар ваздушног простора у односу на аранжмане који претходе овом споразуму, износ који је прекомерно односно недовољно наплаћен компензује се и исплаћује на начин на који се договоре SMATSA и BHDCA, у складу с начелима ЕВРОКОНТРОЛ-а и одговарајућих националних финансијских прописа.

Члан 11.

Одговорност за штету

Држава пружаоца услуге сноси одговорност за штету проузроковану својим намерним кршењем и грубом непажњом, односно штету коју проузрокују њени представници, односно било које друго лице које поступа у њено име, сходно одредбама овог споразума.

Поступци против државе пружаоца услуге, њених представника или било ког другог лица које поступа у њено име покрећу се пред судовима, у складу са прописима државе пружаоца услуге.

Држава која преноси надлежност може да покрене поступак против државе пружаоца услуге у циљу накнаде или наплате трошкова које је платила или које има услед штете коју је, у примени овог споразума, проузроковала држава пружаоца услуге, њени представници или било које друго лице које поступа у њено име. Поступак се покреће пред судовима и у складу са прописима државе пружаоца услуге.

Члан 12.

Државни ваздухоплови

Државни ваздухоплови, изузев државних ваздухоплова државе која преноси надлежност, не могу да уђу у део ваздушног простора за који је

пренета надлежност за пружање ATS без претходног дипломатског одобрења или посебне дозволе државе која преноси надлежност.

На државне ваздухоплове који лете по GAT, примењују се иста правила и поступци као и на остале ваздухоплове који лете по GAT, али кад је то неопходно, утврђују се посебни поступци за одобравање њиховог уласка у ваздушни простор.

Уговорне стране овим споразумом овлашћују SMATSA и BHANSA да преговарају и закључе, у оквиру споразума о координацији, поступак координације за државне ваздухоплове који лете по OAT у ваздушном простору за који је пренета надлежност.

Члан 13.

Координација и поступци у непредвиђеним ситуацијама због војних и других разлога

Споразуми о координацији се допуњују прецедурама у кризним ситуацијама и координацији које доноси дотични ANSP, а претходно усаглашени са надлежним војним органима.

Члан 14.

Објављивање

ANSP државе која преноси надлежност је надлежан за пружање услуга ваздухопловног информисања у оквиру свог FIR.

Скуп ваздухопловних информација у вези са ваздушним простором приказан у Додатку 1. овог споразума, биће предмет успешно завршеног процеса координације са ANSP државе пружаоца услуге.

Члан 15.

Истраживање ваздухопловних незгода и озбиљних удеса

Држава која преноси надлежност покреће истрагу ради утврђивања околности под којима су се догодили незгода или озбиљни удес, и то у ваздушном простору из Додатка 1. уз овај споразум, и како је дефинисано у Анексу 13. Чикашке конвенције.

ANSP државе која пружа услугу, на захтев државе која преноси надлежност, дотичној држави која преноси надлежност доставља неопходан материјал (нпр. радарске снимке, транскрипцију са траке, итд.) како би јој омогућио да спроведе истрагу о незгоди или озбиљном удесу који се догодио на територији државе која преноси надлежност.

Држава пружаоца услуге има право да именује посматраче, који ће присуствовати радњама у истрази, а држава која преноси надлежност дужна је да тој држави достави извештај са налазима истраге.

Члан 16.

Решавање спорова

Сваки спор између уговорних страна у вези са тумачењем односно применом овог споразума, укључујући његово постојање, важење, односно престанак важења и финансијске последице, решава се путем преговора између уговорних страна. Ако се спор не може решити преговорима у року од шест месеци од дана писаног захтева за одржавање преговора од било које уговорне стране, свака од уговорних страна може спор поднети на коначну и обавезујућу арбитражу у складу са факултативним правилима Сталног арбитражног суда између две државе.

Број арбитра је три. Ако у року од шездесет дана од дана пријема обавештења о арбитражи, уговорне стране не постигну договор у вези три арбитра, свака уговорна страна може да затражи од генералног секретара Сталног арбитражног суда да постави ове арбитраге. Уговорне стране трошкове арбитраже сnose подједнако.

У арбитражном поступку користи се енглески језик. Арбитража се одржава у граду Хагу. Међународна канцеларија сталног арбитражног суда служи као секретар и пружа административне услуге, према налогу сталног арбитражног суда.

Члан 17.

Ступање у снагу

Овај споразум ступа на снагу даном пријема последњег писаног обавештења којим се уговорне стране, дипломатским путем, узајамно обавештавају о испуњености унутрашњих законских процедура за његово ступање на снагу.

Овај Споразум може се привремено примењивати од дана његовог потписивања.

Члан 18.

Престанак важења и суспензија споразума

Свака уговорна страна може у сваком тренутку да откаже овај споразум, и то слањем писаног обавештења другим уговорним странама, дипломатским путем.

Споразум престаје да важи шест (6) месеци од дана када је друга уговорна страна примила обавештење о престанку важења.

У случају рата, током ванредног стања или у интересу јавне безбедности или у другим изузетним ситуацијама, свака уговорних страна има право да одмах суспендује примену или раскине споразум и о томе обавештава друге уговорне стране.

Споразуми о координацији наведени у члану 5. садрже одредбе у погледу њихове суспензије и престанка важења.

Члан 19.

Додаци уз споразум

Одредбе садржане у додацима уз овај споразум чине његов саставни део.

Одредбе садржане у додацима уз овај споразум могу се мењати сходно условима утврђеним у члану 4. овог споразума.

Члан 20.

Измене и допуне

Ако уговорна страна сматра да је пожељно изменити било које одредбе овог споразума, она може затражити консултације са другим уговорним странама. Све измене и допуне око којих су се уговорне стране договориле треба да буду у писаној форми и ступају на снагу у складу са одредбом члана 17. став 1 овог споразума.

Измене и допуне одговарајућих споразума о координацији могу се заједнички одредити директним договором одговарајућих ANSP уговорних страна у писаном облику.

Члан 21.

Прелазне мере за споразуме који су на снази

Уговори између одговарајућих ANSP уговорних страна, који су на снази на дан ступања на снагу овог споразума разматрају се како би се евентуално извршила њихова ревизија у складу са одредбама овог споразума. Разматрање не утиче на важење постојећих споразума.

Члан 22.

Регистрација код ICAO-а

Овај споразум се региструје код ICAO, у складу са одредбама члана 83. Чикашке конвенције.

Члан 23.

Престанак важења претходних споразума

Од дана потписивања овог споразума престаје да важи Споразум о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају на делу територије Босне и Херцеговине, потписан у Паризу 5. јануара 2000. године.

Током привремене примене овог споразума, у складу са ставом 2. члана 17. привремено се обуставља примена Споразум о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају на делу територије Босне и Херцеговине, потписан у Паризу 5. јануара 2000. године.

Потврђујући горе наведено, доле потписани, уредно овлашћени од својих влада, потписали су овај споразум.

Сачињено у три оригинална примерка у дана 27.августа 2020. године на енглеском језику.

За Савет министара Босне и Херцеговине

За Владу Републике Србије

За Владу Црне Горе

Одређени део ваздушног простора Босне и Херцеговине за који се преноси надлежност за пружање ATS услуга

Члан 1.

Ваздушни простор

1. У ваздушном простору Босне и Херцеговине од 9500 ft од земље до нивоа лета FL660 одговорност за пружање ATS преноси се на SMATSA источно од линије која је дефинисана следећим координатама:

444114N 0191756E

443547N 0190618E

442110N 0190608E

440812N 0191049E

434624N 0191430E

433154N 0190840E

Дуж граничних подручја информација о летовима између Републике Црне Горе и Босне и Херцеговине и источно од линије која је дефинисана следећим координатама:

433049N 0185523E

432838 N 0184714E

432055 N 0184155E

430834 N 0183329E

425944 N 0182954E

Члан 2.

Управљање протоком ваздушног саобраћаја

Уговорне стране су сагласне да се функција управљања протоком и капацитетом ваздушног саобраћаја (ATFCM) у делу ваздушног простора из члана 1. овог додатка координише и да се све мере, од стратешког до тактичког нивоа, планирају уз потпуно поштовање оперативних захтева и међународних обавеза, стандарда и препоручене праксе уз обострани пристанак.

Члан 3.

ATS руте

Пружање ATS заснива се на Правилима SECSI FRA и на мрежи ATS рута изван SECSI FRA, који се објављују у одговарајућем пакету ваздухопловних информација и примењују се од дана примене овог споразума.

BHANSA и SMATSA су сагласни да се успостављање, измена, повлачење и затварање ATS рута у погледу дела ваздушног простора дефинисаног у члану 1. овог Додатка примењују међусобно и координисано, уз потпуно поштовање оперативних захтева и међународних обавеза, стандарда и препоручене праксе.

Члан 4.

Служба узбуњивања

SMATSA, као пружалац ATS у ваздушном простору дефинисаном чланом 1. овог додатка, спроводи активности упозоравања (ALR) у складу са ICAO стандардима и препорученим праксама, и све доступне информације о ваздухоплову у опасности стално доставља Спасилачко-координационом центру Босне и Херцеговине, који је надлежан за трагање и спасавање у ваздушном простору за који је пренета надлежност.

Пре почетка примене овог споразума BHANSA је дужна да SMATSA достави све релевантне информације о надлежном спасилачко-координационом центру Босне и Херцеговине, а које су од важности за међусобну координацију.

SMATSA контактира Спасилачко-координациони центар Босне и Херцеговине преко BHANSA.

Члан 3.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори”.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за потврђивање Споразума о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају између Савета министара Босне и Херцеговине, Владе Републике Србије и Владе Црне Горе садржан је у члану 99. став 1. тачка 4. Устава Републике Србије, према којем Народна скупштина потврђује међународне уговоре кад је законом предвиђена обавеза њиховог потврђивања.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ПОТВРЂИВАЊЕ МЕЂУНАРОДНОГ УГОВОРА

Иницијатива за усаглашавање границе надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају у делу ваздушног простора Босне и Херцеговине уз границу са Републиком Србијом, потекла је од стране Министарства комуникација и промета Босне и Херцеговине, услед постојања потребе да Агенција за пружање услуга у зрачној пловидби Босне и Херцеговине (BHANSA) преузме пружање услуга у ваздушној пловидби у највећем делу ваздушног простора Босне и Херцеговине, али и да у једном делу ваздушног простора Босне и Херцеговине уз границу са Републиком Србијом Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA д.о.о. Београд (SMATSA) остане надлежна за пружање услуга.

Такође, оцењено је целисходним да се после скоро двадесет година примене Споразума из 2000. године, закључи нови споразум којим би се поменута питања уредила на модеран начин у складу са структуром Заједничког модела EUROCONTROL за споразуме о координацији и актуелним тренутком.

У складу са напред изнетим, Владе Републике Србије је усвојила Закључак 05 Број: 018-9368/2019-02, од 23. септембра 2019.године, којим је потврђена Основа за вођење преговора у циљу закључења Споразума.

Закључком Владе Републике Србије 05 Број: 018-10884/2019 од 31. октобра 2019.године, констатовано је да је Одбор за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације Народне скупштине дао сагласност за привремену примену Споразума и дато је овлашћење за потписивање.

Закључком Владе Републике Србије 05 Број: 018-11934/2019 од 28. новембра 2019.године, прихваћен је Извештај о преговорима у циљу закључења Споразума.

Наведени Споразум потписали су, путем кореспонденције, Зорана Михајловић, потпредседник Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије, Осман Нурковић, министар саобраћаја и поморства Црне Горе и Војин Митровић, министар комуникација и транспорта Босне и Херцеговине.

Потврђивање Споразума представљаће дугорочни правни основ за утврђивање надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају у делу ваздушног простора Босне и Херцеговине уз границу са Републиком Србијом.

III. СТВАРАЊЕ ФИНАНСИЈСКИХ ОБАВЕЗА ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ ИЗВРШАВАЊЕМ МЕЂУНАРОДНОГ УГОВОРА

Извршавањем Споразума о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају између Савета министара Босне и Херцеговине, Владе Републике Србије и Владе Црне Горе не стварају се финансијске обавезе за

Републику Србију.

IV. ПРОЦЕНА ИЗНОСА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА ИЗВРШАВАЊЕ МЕЂУНАРОДНОГ УГОВОРА

За извршавање Споразума о преносу надлежности за пружање услуга у ваздушном саобраћају између Савета министара Босне и Херцеговине, Владе Републике Србије и Владе Црне Горе нису потребна финансијска средства из буџета Републике Србије.