

# **Z A K O N**

## **O POTVRĐIVANJU SPORAZUMA O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU VLADE REPUBLIKE SRBIJE I VLADE REPUBLIKE INDIJE**

### **Član 1.**

Potvrđuje se Sporazum o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije, sačinjen u Beogradu 15. septembra 2018. godine, u originalu na engleskom jeziku.

### **Član 2.**

Tekst Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije u originalu na engleskom jeziku i u prevodu na srpski jezik glasi:

**Air Services Agreement**

**between**

**the Government of the Republic of Serbia**

**and**

**the Government of the Republic of India**

The Government of the Republic of Serbia and the Government of the Republic of India (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines; and

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

Have agreed as follows:

## Article 1

*Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise states, the term:

(1) "Aeronautical Authorities" means for each Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Party to the other Party;

(2) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(3) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meanings as assigned to them in Article 96 of the Convention;

(4) "capacity" means the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally, or annually;

(5) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;

(6) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(7) "full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

(8) "intermodal transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(9) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airline(s), including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(10) "territory" shall have the same meaning as assigned to it in Article 2 of the Convention;

(11) "user charges" means a charge imposed on airline(s) for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

## Article 2

*Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section or part of the Annex to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
- (c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

3. The airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses (a) and (b) of paragraph 2 of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Party.

5. If because of armed conflict, political disturbance or any other special and unusual circumstances, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

6. The designated airline(s) of one Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Party on a non-discriminatory basis.

### Article 3

#### *Designation and Authorisation of Airlines*

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

2. Upon receipt of such designation and application from the designated airline(s) of either Party, in the form and manner prescribed for the purpose, the Aeronautical Authorities of the other Party shall grant the appropriate operating authorisation with minimum procedural delay, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or its nationals;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to operation of international air services by the Party considering the application; and
- (c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 9 and Article 10 of this Agreement.

### Article 4

#### *Revocation or Suspension of Operating Authorisation*

1. Either Party may revoke or suspend the operating authorisation granted to an airline designated by the other Party or impose such conditions as it may deem necessary in any case where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;

- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement; or
- (c) the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 9 of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Party in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

#### Article 5

##### *Principles governing operation of Agreed Services*

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

2. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Party shall be agreed between both Parties.

3. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Party shall be subject to agreement between both Parties. Pending such an agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

4. Notwithstanding the foregoing, the designated airline(s) of each Party shall be entitled to operate any number of all-cargo services between each other's territory with any type of aircraft with full 3rd, 4th and 5th freedom traffic rights regardless of the points specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such all-cargo services may also be operated under co-operative marketing arrangements such as code sharing, blocked space, etc. with any other airline(s), including airlines of third countries.

#### Article 6

##### *Application of Laws*

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airline(s) of the other Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, sanitary and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or shippers of cargo of the designated airline(s) of the other Party.

3. Neither Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party, and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control, etc.

## Article 7

*User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Party on the designated airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

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

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, if:

- (a) it has undertaken a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time; and
- (b) following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 8

*Customs Duties and Charges*

1. Each Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by the designated airline(s).

2. The exemptions under this Article shall be granted only if the items referred to in paragraph 1 of this Article are:

- (a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Party; or
- (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

- (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Party in the territory of the other Party for use in operating the agreed services.

3. The exemptions under this Article shall apply regardless of the fact whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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

## Article 9

### *Safety*

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline. Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.

2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each Party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days from the date of the notification specified in paragraph 2 of this Article.

4. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

- 5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give 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 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 licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated



are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

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

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

## Article 10

### *Aviation Security*

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, opened for signature at Montreal on 1 March 1991, as well as any other Convention on aviation security to which both Parties become members.

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

3. Both Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into and departure from the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, both Parties shall assist each other by facilitating

communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of the designated airline(s) of that Party. When required by an emergency, either Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

7. Any action taken in accordance with paragraph 6 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

#### Article 11

##### *Commercial Opportunities*

1. The airline(s) of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and facilities required for the provision of air services.

2. The airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the territory of the other Party and authorised to perform such services in the territory of such other Party.

3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

4. Subject to the provisions of paragraph 6 of this Article, the airline(s) of each Party shall have the right to convert and transfer freely in any convertible currency, on demand and after settling the tax obligations in accordance with the laws and regulations of the other Party, local revenues in excess of sums locally disbursed earned by such airlines in connection with the sale of air transportation and other ancillary products, services and facilities, as well as interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

5. The airline(s) of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with the national regulations of the other Party.

6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and

regulations as well as domestic tax laws or applicable Double Taxation Avoidance Agreement.

## Article 12

### *Co-operative Marketing Arrangements*

1. While operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code share, block space or any other joint venture arrangement, with:

- (a) the designated airline(s) of the same Party; or
- (b) the designated airline(s) of the other Party; or
- (c) the designated airline(s) of a third country.

2. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.

3. All marketing airline(s) involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.

4. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the Party designating the operating airline(s). The capacity offered by the marketing airline(s) on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Party designating that airline.

5. The designated airline(s) of one Party may also enter into co-operative marketing arrangements with the designated airline(s) of the other Party to market services, beyond the point(s) of call, to the other points within the territory of the other Party (domestic code share), as specified on their respective Route Schedule, without exercising cabotage rights between these points.

6. The designated airline(s) of either Party shall be allowed to transfer traffic (i.e. starbust) between aircraft involved in the code share operations without restrictions as to number, size and type of aircraft.

7. In addition to the operating airline(s), the Aeronautical Authorities of each Party may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.

8. When holding out services for sale under such arrangements, the concerned airline or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

9. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible for security, safety, facilitation, liability and other consumer related matters. Such an agreement shall be filed with the Aeronautical Authorities of both Parties before implementation of the code share arrangements.

## Article 13

*Intermodal Services*

The designated airline(s) of each Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Party. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

## Article 14

*Approval of Schedules*

1. The Aeronautical Authorities of each Party may require the designated airline(s) of the other Party to file for their consideration and approval, at least 30 days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least 30 days in advance for each IATA traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airline(s) of each Party shall also furnish any other information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

## Article 15

*Provision of Statistics*

1. The Aeronautical Authorities of each Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.

2. The Aeronautical Authorities of each Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Party.

## Article 16

*Tariff*

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.

2. The tariffs established under paragraph 1 of this Article shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Party with the Aeronautical Authorities of the other Party.

3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:

- (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
- (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.

4. For the purposes set out in paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of one Party may require the designated airline(s) of the other Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.

5. If one Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 3 of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

#### Article 17

##### *Multilateral Agreements*

If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

#### Article 18

##### *Consultations*

1. Either Party may, at any time, make a request in writing for consultations on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of 60 days from the date on which the other Party receives the request.

#### Article 19

##### *Amendment*

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

2. Any amendment so agreed shall enter into force in accordance with the provisions of Article 23 of this Agreement.

3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, the Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex to this Agreement.

#### Article 20

##### *Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body

for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- (a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal;
- (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

3. Except as otherwise agreed, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. Either Party may make a request for clarification on the decision within 15 days after it has been rendered and the clarification shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the extent consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the tribunal.

8. The expenses of the tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause (b) of paragraph 2 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the tribunal.

#### Article 21

##### *Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by

agreement of the Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### Article 22

##### *Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall, be registered with the International Civil Aviation Organization by the Party in whose territory the signing of the Agreement will take place.

#### Article 23

##### *Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last diplomatic note by which one Party notifies the other Party that the requirements prescribed by its internal legislation necessary for its entry into force have been fulfilled.

From the date of entering into force of this Agreement, the Air Services Agreement between the Federal Government of the Federal Republic of Yugoslavia and the Government of the Republic of India, signed at Belgrade on 31<sup>st</sup> January, 2003 shall be terminated.

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

DONE at Belgrade this 15 day of Sept. 2018 (month and year) in duplicate, in the English language, which shall be the authentic text. Translation of the Agreement into Serbian and Hindi languages shall be prepared and shall be considered equally authentic when agreed upon by an exchange of diplomatic notes that confirm their conformity with the English language text. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of  
the Republic of Serbia

For the Government of  
the Republic of India

ANNEX  
Route Schedule

**Section I**

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of Serbia:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Call in India	Beyond Points
Points in Serbia	Nil	New Delhi, Mumbai and 2 additional metro cities to be specified later	Nil

**Section II**

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of India:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Call in Serbia	Beyond Points
Points in India	Nil	Any points	Nil

**Section III**

1. Intermediate or beyond points not specified in Section I and Section II may be served provided no 5<sup>th</sup> freedom traffic rights are exercised between such points and any point in the territory of the other Party.

2. Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

3. The designated airline(s) of each Party shall be entitled to offer services to the points of call available in the territory of the other Party either through their own operations or through code share arrangement (including domestic code share).

4. The designated airline(s) of each Party shall be entitled to offer domestic code share services to any 4 additional points in the territory of the other Party over and above the points specified under their respective Route Schedule as mentioned under Section I and II above. These 4 points may be specified at any time.



## Sporazum o vazdušnom saobraćaju

između

Vlade Republike Srbije

i

Vlade Republike Indije

Vlada Republike Srbije i Vlada Republike Indije (u daljem tekstu: strane)

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

U želji da promovišu međunarodni vazdušni saobraćaj između teritorija svojih država;

U želji da podrže međunarodni vazduhoplovni sistem zasnovan na konkurenciji između avio-prevozilaca;

U želji da obezbede najviši stepen bezbednosti i obezbeđivanja u međunarodnom vazdušnom saobraćaju i ponovo potvrđujući ozbiljnu zabrinutost povodom radnji ili pretnji usmerenih protiv bezbednosti vazduhoplova kojima se u opasnost dovodi sigurnost ljudi ili imovine, negativno utiče na obavljanje vazdušnog saobraćaja i narušava poverenje javnosti u bezbednost civilnog vazduhoplovstva;

Dogovorile su se o sledećem:

## Član 1.

## Definicije

Za potrebe ovog sporazuma, ako drugačije nije utvrđeno, izraz:

1) „organi nadležni za vazdušni saobraćaj” označava, za svaku stranu organ ili organe o kojima jedna strana s vremena na vreme obaveštava drugu stranu;

2) „Sporazum” označava ovaj sporazum, njegov aneks i njihove izmene i dopune;

3) „vazdušni saobraćaj”, „međunarodni vazdušni saobraćaj”, „avio-prevozilac” i „zaustavljanje u nekomercijalne svrhe” imaju značenja koja su im određena u članu 96. Konvencije;

4) „kapacitet” označava obim ili obime ucluga pruženih na osnovu ovog sporazuma koji se obično mere brojem letova (frekvencijama) ili sedišta ili tona robe ponuđenih na tržištu (između parova gradova ili između parova zemalja) ili na određenoj liniji tokom određenog perioda, npr. dnevno, nedeljno, sezonski ili godišnje;

5) „Konvencija” označava Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, otvorenu za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine, a obuhvata i svaku izmenu koja je stupila na snagu prema članu 94 (a). Konvencije i koju su ratifikovale države obe strane, kao i svaki Aneks i svaku njegovu izmenu, usvojenu prema članu 90. Konvencije, ako su ti Aneksi i izmene u bilo kom trenutku na snazi u državama obe strane;

6) „određeni avio-prevozilac” označava avio-prevozioca koji je određen i ovlašćen prema odredbama člana 3. ovog sporazuma;

7) „ukupni troškovi” označava troškove za pružene usluge, kao i opravdane naknade za administrativne potrebe;

8) „intermodalni prevoz” označava javni prevoz vazduhoplovom i jednim ili više vidova kopnenog prevoza putnika, prtljaga, robe i pošte, odvojeno ili u kombinaciji, uz nadoknadu ili u zakup;

9) „tarifa” označava bilo koju cenu za prevoz putnika (i njihovog prtljaga) i/ili robe (izuzimajući poštu) u vazdušnom saobraćaju koju naplaćuje avio-prevoznik ili avio-prevoznici, uključujući i njihove agente i uslove prema kojima se uređuje dostupnost tih cena ;

10) „teritorija” ima značenje koje je određeno u članu 2. Konvencije;

11) „naknade korisnika” označava naknadu koja je uvedena avio-prevozniku ili avio-prevoznicima za korišćenje aerodroma, sredstava za vazdušnu plovību ili sredstava za obezbeđivanje u vazduhoplovstvu, uključujući i povezane usluge i sredstva za vazduhoplove, njihovu posadu, putnike, prtljag i robu .

## Član 2.

### Davanje prava

1. Svaka strana daje drugoj strani prava predviđena ovim sporazumom radi uspostavljanja redovnog međunarodnog vazdušnog saobraćaja na linijama utvrđenim u odgovarajućem odeljku ili delu Aneksa uz ovaj sporazum. Takve usluge i linije se u daljem tekstu nazivaju „ugovoreni saobraćaj” i „utvrđene linije”.

2. Određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane, shodno odredbama ovog sporazuma, imaju sledeća prava:

- a) da lete bez sletanja preko teritorije države druge strane;
- b) da sleću na teritoriju države druge strane u nekomercijalne svrhe; i
- v) da pri obavljanju ugovorenog saobraćaja za mesta na toj liniji utvrđena u Aneksu uz Sporazum, određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane ukrcavaju i iskrcavaju putnike i robu u međunarodnom saobraćaju, uključujući i poštu, odvojeno ili u kombinaciji.

3. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici država strana koji nisu određeni u skladu sa članom 3. ovog sporazuma takođe imaju prava utvrđena u stavu 2. tač. 2 a) i 2 b) ovog člana.

4. Odredbe stava 2. ovog člana ne daju pravo određenom avio-prevozniku ili avio-prevoznicima države jedne strane da, na teritoriji države druge strane, ukrcava putnike ili utovara robu, uključujući i poštu koji se prevoze uz nadoknadu za drugo mesto na teritoriji države te druge strane.

5. Ako određeni avio-prevoznik države jedne strane nije u mogućnosti da, zbog vojnih sukoba, političkih nemira ili bilo kojih drugih posebnih i neuobičajenih okolnosti, obavlja saobraćaj na uobičajenim linijama, druga strana preuzima sve što je u njenoj moći da omogući kontinuirano obavljanje navedenog saobraćaja na odgovarajućim privremenim rutama, u skladu sa međusobnim dogovorom strana.

6. Određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države jedne strane imaju pravo da pod nediskriminatornim uslovima koriste vazdušne puteve, aerodrome i ostala postrojenja države druge strane.

## Član 3.

### Određivanje avio-prevoznika i izdavanje dozvola

1. Svaka strana ima pravo da odredi avio-prevoznika ili avio-prevoznice radi obavljanja ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama i da povuče ili izmeni ta određivanja. Obaveštenja o određivanju se vrše u pisanoj formi i prosleđuju se drugoj

strani diplomatskim putem i njima se jasno utvrđuje da li je avio-prevozilac ovlašćen za obavljanje vrste saobraćaja koja je utvrđena u Aneksu.

2. Po prijemu obaveštenja o određivanju i zahteva određenog avio-prevozioca ili avio-prevozilaca države jedne ili druge strane, u formi i na način utvrđen za tu potrebu, organi nadležni za vazdušni saobraćaj države druge strane, uz minimalna proceduralna odlaganja, izdaju odgovarajuću dozvolu za obavljanje saobraćaja, pod uslovom da:

- a) država strane koja je odredila avio-prevozioca ili njeni državljani imaju vlasništvo znatnijeg obima i stvarnu kontrolu nad tim avio-prevoziocem;
- b) je određeni avio-prevozilac osposobljen da ispuni uslove utvrđene zakonima i propisima koje strana koja razmatra zahtev o određivanju opravdano primenjuje za obavljanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja; i
- v) strana koja određuje avio-prevozioca održava i sprovodi standarde utvrđene u čl. 9. i 10. ovog sporazuma.

#### Član 4.

##### Povlačenje i obustava dozvola za obavljanje saobraćaja

1. Jedna ili druga strana ima pravo da povuče ili suspenduje dozvolu za obavljanje saobraćaja izdatu avio-prevoziocu koga je odredila druga strana, ili da propiše takve uslove koje smatra potrebnim, uslučaju kada:

- a) država druge strane ili njeni državljani nemaju vlasništvo znatnijeg obima i stvarnu kontrolu nad tim avio-prevoziocem;
- b) avio-prevozilac ne ispunjava uslove propisane zakonima i propisima navedenim u članu 6. ovog sporazuma;
- v) druga strana ne održava i sprovodi standarde utvrđene u članu 9. ovog sporazuma.

2. Ako neposredno postupanje nije neophodno radi sprečavanja daljeg kršenja odredbi iz stava 1. tač.1b) i 1v) ovog člana, prava utvrđena ovim članom se koriste tek posle konsultacija sa drugom stranom.

3. Odredbe ovog člana ne ograničavaju prava jedne ili druge strane da, u skladu sa odredbama člana 10. ovog sporazuma, povuče i ograniči ili da avio-prevoziocu druge strane propiše uslove u pogledu dozvole za obavljanje saobraćaja.

#### Član 5.

##### Principi kojima se uređuje obavljanje ugovorenog saobraćaja

1. Određeni avio-prevozioci države obe strane imaju pravične i podjednake mogućnosti za obavljanje ugovorenog saobraćaja na utvrđenim linijama između teritorija njihovih odnosnih država.

2. Obe strane se dogovaraju o kapacitetu i frekvencijama u saobraćaju koji obavlja određeni avio-prevozilac ili avio-prevozioci države svake strane.

3. Svako povećanje kapaciteta i frekvencija u saobraćaju koji obavljaju određeni avio-prevozioci svake strane podleže sporazumu između dve strane. Do zaključivanja takvog sporazuma ili dogovora, primenjuju se uslovi u pogledu kapaciteta ili frekvencija koji su već na snazi.

4. Bez obzira na napred navedeno, određeni avio-prevozioci države svake strane imaju pravo da obavljaju bilo koji broj letova isključivo u cilju prevoza robe

između teritorija svojih država bilo kojim vazduhoplovom i uz korišćenje punih saobraćajnih prava treće, četvrte i pete vazduhoplovne slobode nevezano za mesta navedena u Rasporedu linija, priloženom uz ovaj sporazum. Takvi letovi isključivo u cilju prevoza robe mogu se obavljati i u okviru komercijalnih aranžmana kao što su podela koda, „blocked space”, itd. sa bilo kojim drugim avio-prevoziocem ili avio-prevoziocima, uključujući i avio-prevoziocima iz trećih država.

#### Član 6.

##### Primena zakona

1. Prilikom ulaska, boravka i odlaska sa teritorije države jedne strane, određeni avio-prevozioci države druge strane poštuju njene propise i postupke koji se odnose na vazdušni saobraćaj i navigaciju vazduhoplova.

2. Prilikom ulaska, boravka i odlaska sa teritorije države jedne strane, putnici, posada ili špediteri određenog avio-prevozioca države druge strane, postupajući neposredno ili u ime avio-prevozioca, poštuju njene zakone, propise i postupke koji se odnose na prijem i odlazak sa teritorije njene države putnika, prtljaga, posade i robe na vazduhoplovu (uključujući propise o ulasku, obezbeđivanju u vazduhoplovstvu, useljenju, pasošima, carini, valuti, zdravstvenim i sanitarnim merama i karantinu, kao i poštanske propise, u slučaju prevoza pošte).

3. Nijedna strana ne daje prednost svojim ili drugim avio-prevoziocima u odnosu na određenog avio-prevozioca države druge strane u primeni zakona, propisa i procedura iz ovog člana.

4. Putnici, prtljag i roba koji se nalaze u direktnom tranzitu kroz teritoriju države jedne ili druge strane, a koji ne napuštaju prostor aerodroma za to predviđen, podležu samo uprošćenoj kontroli, osim u pogledu mera obezbeđivanja protiv nasilja, vazdušnog piratstva i kontrole narkotika itd.

#### Član 7.

##### Naknade korisnika

1. Naknade korisnika koje određenom avio-prevoziocu ili određenim avio-prevoziocima države druge strane uvode nadležni organi za naplatu svake strane moraju da budu opravdane, razumne, nediskriminatorne i podjednako raspoređene prema svim kategorijama korisnika. Takve naknade korisnika se utvrđuju određenom avio-prevoziocu ili određenim avio-prevoziocima druge strane pod uslovima koji ne mogu biti nepovoljniji od uslova koji su dostupni bilo kojem drugom avio-prevoziocu u trenutku utvrđivanja.

2. Naknade korisnika koje se uvode određenom avio-prevoziocu ili određenim avio-prevoziocima države druge strane mogu da odražavaju, ali ne smeju da prevazilaze ukupne troškove pružanja odgovarajućih aerodromskih usluga, usluga zaštite životne sredine, usluga vazdušne plovidbe i obezbeđivanja u vazduhoplovstvu, te korišćenja sredstava vazdušne plovidbe i obezbeđivanja u vazduhoplovstvu na aerodromu u okviru sistema aerodroma. Takvi ukupni troškovi mogu da obuhvataju i opravdani povraćaj novčanih sredstava, nakon amortizacije. Uređaji i usluge, za čije se korišćenje naplaćuju naknade, koriste se na efikasnim i ekonomski zasnovanim osnovama.

3. Svaka strana podstiče konsultacije između nadležnih organa za određivanje naknada na teritoriji svoje države i određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca koji koriste usluge i uređaje. Svaka strana podstiče nadležne organe za određivanje naknade i avio-prevoziocima na razmenu informacija koje mogu biti potrebne za tačnu procenu opravdanosti naknada, u skladu sa principima iznetim u st. 1. i 2. ovog člana. Svaka strana podstiče organe nadležne za

određivanje naknada da korisnicima dostave razumljivo obaveštenje o svakom predlogu nove naknade za korisnike, kako bi se korisnicima omogućilo da iznesu svoja gledišta pre nego što se izvrše izmene naknada.

4. Nijedna strana se, prilikom sprovođenja procedura za rešavanje sporova, preduzetih shodno članu 20. ovog sporazuma, ne smatra odgovornom za kršenje odredbi ovog člana, ako:

- a) izvrši procenu naknade ili postupka koji su predmet nezadovoljstva druge strane u razumnom vremenskom roku; i
- b) nakon procene preduzme sve što je u njenoj moći da promeni bilo koju naknadu ili postupak koji nije u skladu sa ovim članom.

#### Član 8.

##### Carinske dažbine i naknade

1. Svaka strana, u skladu sa principom reciprociteta, u najvećoj mogućoj meri prema unutrašnjem zakonodavstvu, oslobađa određenog avio-prevozioca ili određene avio-prevoziocce države druge strane od carinskih dažbina, akciza, troškova pregleda i drugih nacionalnih naknada i taksa na vazduhoplov, gorivo, mazivna ulja, potrošne tehničke zalihe, rezervne delove, uključujući i motore, redovnu opremu vazduhoplova, zalihe vazduhoplova (uključujući, ali se ne ograničavajući na takve predmete kao što su hrana, piće i alkoholna pića, duvan i drugi proizvodi namenjeni prodaji ili korišćenju isključivo u vezi sa obavljanjem saobraćaja ili opsluživanjem vazduhoplova) i drugih predmeta, kao što su štampane putne karte, vazduhoplovni tovarni listovi, bilo koji štampani materijal koji nosi oznaku određenog avio-prevozioca i uobičajeni promotivni materijal koji određeni avio-prevozilac ili određeni avio-prevozioci dele bez naknade.

2. Oslobađanja prema ovom članu se odobravaju jedino ako su predmeti navedeni u stavu 1. ovog člana:

- a) uneti na teritoriju države jedne strane od strane ili za potrebe određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca države druge strane;
- b) zadržani na vazduhoplovu određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca države jedne strane po dolasku ili prilikom odlaska sa teritorije države druge strane;
- v) uneti na vazduhoplov određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca države jedne strane na teritoriji države druge strane za potrebe obavljanja ugovorenog saobraćaja.

3. Oslobađanja prema ovom članu se primenjuju bez obzira na činjenicu da li su takvi predmeti korišćeni ili upotrebljeni u potpunosti na teritoriji države strane koja odobrava oslobađanje, pod uslovom da prenos vlasništva nad tim predmetima nije izvršen na teritoriji države navedene strane.

4. Redovna oprema vazduhoplova, kao i materijali i zalihe koji su uobičajeno zadržani na vazduhoplovu određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca države jedne ili druge strane, mogu da se iskrcaju na teritoriju države druge strane samo uz saglasnost nadležnih carinskih organa države te druge strane. U tom slučaju, takva oprema i predmeti stavljaju se pod carinski nadzor, do trenutka dok ne napuste teritoriju države te strane, ili se stavljaju u neki od carinski dozvoljenih postupaka, u skladu sa carinskim propisima.

## Član 9.

## Vazduhoplovna bezbednost

1. Jedna ili druga strana može da zahteva konsultacije o standardima bezbednosti koji se održavaju u pogledu avio-prevozioca države druge strane, a odnose se na vazduhoplovne objekte, posade, vazduhoplove ili njihovo korišćenje od strane određenog avio-prevozioca. Konsultacije se održavaju u roku od trideset (30) dana od dana podnošenja zahteva ili u bilo kojem dužem periodu o kojem se strane dogovore.

2. Ako, posle takvih konsultacija, jedna strana zaključi da druga strana, u pogledu određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca koje je odredila, ne održava i ne sprovodi efikasno standarde bezbednosti u oblastima iz stava 1. ovog člana koji odgovaraju standardima utvrđenim u to vreme prema Konvenciji, prva strana obaveštava drugu stranu o tim zaključcima i merama koje smatra potrebnim za usklađivanje sa tim minimalnim standardima, a druga strana preduzima odgovarajuće mere.

3. Svaka strana zadržava pravo da suspenduje ili ograniči dozvolu za obavljanje saobraćaja određenom avio-prevoziocu kojeg je odredila druga strana, ako druga strana ne preduzme odgovarajuće mere u roku od trideset (30) dana.

4. Dogovoreno je da svaki vazduhoplov koji koristi avio-prevozilac države jedne strane u saobraćaju za teritoriju ili sa teritorije države druge strane može, dok je na teritoriji države druge strane, da bude podvrgnut pregledu ovlašćenih predstavnika države druge strane, na vazduhoplovu i oko vazduhoplova, radi provere važnosti dokumenata vazduhoplova i njegove posade i pregleda stanja vazduhoplova i njegove opreme (u ovom članu nazvanom pregled na platformi), pod uslovom da to ne dovodi do neopravdanog kašnjenja.

5. Ako takav pregled na platformi ili niz pregleda na platformi daju povod za:

- a) ozbiljnu zabrinutost da neki vazduhoplov ili korišćenje nekog vazduhoplova nije u skladu sa minimalnim standardima utvrđenim u to vreme prema Konvenciji; ili
- b) ozbiljnu zabrinutost da postoji nedostatak efikasnog održavanja i sprovođenja standarda bezbednosti utvrđenih u to vreme prema Konvenciji,

strana čiji ovlašćeni predstavnici vrše pregled može da zaključi, u skladu sa odredbama člana 33. Konvencije, da zahtevi prema kojima su potvrde ili dozvole tog vazduhoplova ili posade tog vazduhoplova izdate ili priznate ili zahtevi prema kojima se taj vazduhoplov koristi nisu jednaki ili veći od minimalnih standarda utvrđenih prema Konvenciji.

6. U slučaju da pristup u cilju vršenja pregleda na platformi vazduhoplova koji koristi avio-prevozilac države jedne strane u skladu sa stavom 4. ovog člana bude uskraćen od strane predstavnika tog avio-prevozioca, ta druga strana može da zaključi da nastaje ozbiljna zabrinutost navedena u stavu 5. ovog člana i da donese zaključke navedene u tom stavu.

7. Svaka strana zadržava pravo da obustavi ili izmeni dozvolu za obavljanje saobraćaja avio-prevoziocu ili avio-prevozionicima države druge strane u slučaju da prava strana zaključi, bilo na osnovu pregleda na platformi, niza pregleda na platformi, uskraćivanja pristupa radi pregleda na platformi, konsultacija ili na drugi način, da je neposredan postupak neophodan za bezbedno obavljanje saobraćaja.

8. Svaki postupak jedne strane, u skladu sa st. 3. ili 7. ovog člana, obustavlja se kada prestanu da postoje razlozi za preduzimanje tih postupaka.

## Član 10.

## Obezbeđivanje u vazduhoplovstvu

1. U skladu sa svojim pravima i obavezama prema međunarodnom pravu, strane ponovo potvrđuju da obaveza jedne strane prema drugoj da obezbeđuje civilno vazduhoplovstvo od nezakonitih radnji predstavlja sastavni deo ovog sporazuma. Bez ograničavanja njihovih prava i obaveza prema međunarodnom pravu, strane posebno postupaju u skladu sa odredbama Konvencije o krivičnim delima i nekim drugim aktima izvršenim u vazduhoplovima, potpisane u Tokiju, 14. septembra 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonite otmice vazduhoplova, potpisane u Hagu, 16. decembra 1970. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv bezbednosti civilnog vazduhoplovstva, potpisane u Montrealu, 23. septembra 1971. godine, Protokola o suzbijanju nezakonitih akata nasilja na aerodromima koji služe međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, kojim se dopunjuje Konvencija o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv bezbednosti civilnog vazduhoplovstva, potpisanog u Montrealu, 24. februara 1988. godine i Konvencije o obeležavanju plastičnih eksploziva radi njihovog otkrivanja, otvorene za potpisivanje u Montrealu 1. marta 1991. godine, kao i bilo koje druge konvencije i protokola o obezbeđivanju u vazduhoplovstvu koji su obavezujući za strane.

2. Obe strane, na zahtev, pružaju jedna drugoj svu potrebnu pomoć radi sprečavanja nezakonitih otmica civilnih vazduhoplova i drugih nezakonitih radnji uperenih protiv bezbednosti tih vazduhoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma i uređaja za vazдушnu plovidbu i bilo koje druge opasnosti uperene protiv obezbeđivanja civilne vazdušne plovidbe.

3. Obe strane, u međusobnim odnosima, postupaju u skladu sa standardima i primenljivim preporučenim praksama utvrđenim od strane Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva u Aneksima uz Konvenciju, i zahtevaju da korisnici vazduhoplova upisanih u registar njihove države ili korisnici vazduhoplova čije je glavno mesto poslovanja ili stalno boravište na teritoriji njihove države, kao i korisnici međunarodnih aerodroma na teritoriji njihove države, postupaju u skladu sa navedenim odredbama o obezbeđivanju u vazduhoplovstvu.

4. Svaka strana se slaže da poštuje odredbe o obezbeđivanju u vazduhoplovstvu koje druga strana zahteva za ulazak na, odlazak sa ili za vreme boravka na teritoriji države te druge strane i da preduzima adekvatne mere. Svaka strana omogućava da se na teritoriji njene države primenjuju adekvatne mere za zaštitu vazduhoplova i pregled putnika, posada, ručnog prtljaga, prtljaga, robe i zaliha vazduhoplova pre i za vreme ukrcavanja ili utovara. Svaka strana pozitivno razmatra svaki zahtev druge strane za primenu opravdanih posebnih mera obezbeđivanja zbog određene pretnje.

5. U slučaju pojave nekog incidenta ili pretnje incidentom nezakonite otmice civilnog vazduhoplova ili nekih drugih nezakonitih akata uperenih protiv bezbednosti putnika, posade, vazduhoplova, aerodroma ili uređaja za vazдушnu plovidbu, strane pomažu jedna drugoj na taj način što olakšavaju komunikaciju i preduzimaju druge odgovarajuće mere za brzo i bezbedno okončanje takvog incidenta ili pretnje incidentom.

6. U slučaju kada jedna strana opravdano smatra da se druga strana ne pridržava odredbi o obezbeđivanju u vazduhoplovstvu iz ovog člana, organi nadležan za vazdušni saobraćaj države te strane mogu da zahtevaju hitne konsultacije sa organima nadležnim za vazdušni saobraćaj države druge strane. Ako se u roku od petnaest (15) dana nakon podnošenja zahteva ne postigne zadovoljavajući dogovor, stvara se osnov za povlačenje, organičenje ili suspenziju dozvole za obavljanje saobraćaja određenog avio-prevozioca ili određenih avio-prevozilaca države te

strane. U hitnom slučaju, jedna ili druga strana može da preduzme privremene mere pre isteka roka od petnaest (15) dana.

7. Primena postupka iz stava 6. ovog člana prestaje kada se druga strana uskladi sa odredbama ovog člana.

#### Član 11.

##### Komercijalne mogućnosti

1. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane imaju pravo da otvore predstavništva na teritoriji države druge strane u cilju promocije vazdušnog saobraćaja i prodaje prevoznih dokumenata, kao i prodaje drugih sporednih proizvoda i pružanja usluga potrebnih za obavljanje vazdušnog saobraćaja.

2. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane mogu da, u skladu sa zakonima i propisima države druge strane koji se odnose na ulazak, boravak i zapošljavanje, dovedu i drže na teritoriji države druge strane rukovodeće, prodajno, tehničko, operativno i drugo stručno osoblje neophodno za potrebe pružanja usluga obavljanja vazdušnog saobraćaja i prodaje drugih sporednih proizvoda i pružanja sporednih usluga. Takvi zahtevi u pogledu osoblja mogu da se ostvare, po izboru avio-prevoznika, dovođenjem sopstvenog osoblja bilo koje nacionalnosti ili korišćenjem usluga bilo kog drugog avio-prevoznika, organizacije ili preduzeća koje posluje na teritoriji države druge strane i koje je ovlašćeno za pružanje navedenih usluga na teritoriji države te druge strane.

3. Bilo koji avio-prevoznik države svake strane može da učestvuje u prodaji usluga prevoza i sporednih proizvoda i usluga na teritoriji države druge strane, neposredno ili preko svojih agenata, prema izboru avio-prevoznika. U tu svrhu avio-prevoznik ima pravo da koristi sopstvena prevozna dokumenta i svako lice može da kupi takve prevozne usluge i sporedne proizvode i usluge, u lokalnoj ili bilo kojoj drugoj konvertibilnoj valuti.

4. U skladu sa odredbama stava 6. ovog člana, avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane imaju pravo da, na zahtev, a po izmirenju poreskih obaveza u skladu sa zakonima i propisima države druge strane, konvertuju i prenesu slobodno u bilo kojoj konvertibilnoj valuti, višak lokalnih prihoda u odnosu na rashode koje su ti avio-prevoznici ostvarili u vezi prodajom usluga prevoza i drugih sporednih proizvoda i usluga, kao i kamata na te prihode (uključujući i kamatu na depozite u očekivanju prenosa sredstava). Konverzija i prenos se dozvoljavaju bez ikakvih ograničenja ili oporezivanja same transakcije, po zvaničnom kursu za tekuće transakcije i prenose na dan kada avio-prevoznik podnese inicijalni zahtev za prenos sredstava.

5. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane imaju pravo da, na teritoriji države druge strane, plaćaju lokalne troškove, uključujući i kupovinu goriva, u lokalnoj valuti. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane mogu, po sopstvenom nahođenju, da plaćaju troškove ostvarene na teritoriji države druge strane i u slobodno konvertibilnim valutama, u skladu sa nacionalnim propisima države druge strane.

6. Bez obzira na sve ostale odredbe ovog člana, prava utvrđena ovim članom se koriste u skladu sa primenjivim domaćim pravilima i propisima, kao što su domaći poreski zakoni ili primenjivi sporazum o izbegavanju dvostrukog oporezivanja.



## Član 12.

## Marketinški dogovori o saradnji

1. Određeni avio-prevoznik ili određeni avio-prevoznici države jedne strane mogu da sklapaju marketinške dogovore o saradnji, kao što su „blocked-space”, podela koda ili sporazum o zajedničkom ulaganju, sa:

- a) avio-prevoznikom ili avio-prevoznicima države svoje strane; ili
- b) avio-prevoznikom ili avio-prevoznicima države druge strane; ili
- v) avio-prevoznikom ili avio-prevoznicima treće države.

2. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici koji obavljaju saobraćaj, a koji su uključeni u marketinški dogovor, moraju da poseduju odgovarajuća prava za obavljanje saobraćaja, uključujući i pravo obavljanja saobraćaja na liniji u okviru dogovorenog obima kapaciteta i da ispunjavaju uslove koji se obično zahtevaju takvim dogovorima.

3. Avio-prevoznik ili avio-prevoznici koji su uključeni u marketinški dogovor u svojstvu avio-prevoznika koji učestvuje u saobraćaju, moraju da imaju pravo obavljanja saobraćaja na tim linijama i da ispunjavaju uslove koji se obično zahtevaju takvim dogovorima.

4. Ukupan kapacitet vazdušnog saobraćaja koji se obavlja prema tim dogovorima se računa samo u pogledu uslova kapaciteta strane koja određuje avio-prevoznika ili avio-prevoznice koji obavljaju saobraćaj. Kapacitet koji nudi avio-prevoznik ili avio-prevoznici koji učestvuju u saobraćaju u okviru obavljanja tog saobraćaja se ne računa u pogledu uslova kapaciteta strane koja određuje tog avio-prevoznika.

5. Određeni avio-prevoznik ili određeni avio-prevoznici države svake strane mogu da sklapaju marketinške dogovore o saradnji sa određenim avio-prevoznikom ili avio-prevoznicima države druge strane kako bi nudili usluge prevoza u okviru aranžmana podele koda između mesta na teritoriji države druge strane i dodatnih mesta na teritoriji države druge strane navedenih u Rasporedu linija, pod uslovom da ne koriste prava kabotaže između tih mesta.

6. Određeni avio-prevoznik ili određeni avio-prevoznici države jedne ili druge strane mogu da prebacuju saobraćaj sa jednog na drugi vazduhoplov kojim se obavlja saobraćaj u aranžmanu podele koda bez ograničenja u pogledu broja, veličine i tipa vazduhoplova.

7. Pored obaveza avio-prevoznika ili avio-prevoznika koji obavljaju saobraćaj, organi nadležni za vazdušni saobraćaj država obeju strana mogu da zahtevaju od avio-prevoznika ili avio-prevoznika koji učestvuju u saobraćaju da podnesu redove letenja radi odobrenja i da takođe dostave bilo koji drugi dokument pre otpočinjanja vazdušnog saobraćaja u skladu sa marketinškim dogovorima o saradnji.

8. Prilikom prodaje usluga u pogledu održavanja saobraćaja prema navedenim dogovorima, odnosno avio-prevoznik ili njegov agent dužan je da jasno naznači kupcu na mestu prodaje koji od avio-prevoznika obavlja saobraćaj na određenom delu linije i sa kojim avio-prevoznikom ili avio-prevoznicima kupac stupa u ugovorni odnos.

9. Pre pružanja usluga u aranžmanu podele koda, partneri u dogovoru sporazumno utvrđuju koja strana je odgovorna u pogledu obezbeđivanja u vazduhoplovstvu, vazduhoplovne bezbednosti, olakšica, odgovornosti za štetu i drugih pitanja od značaja za korisnike. Takav sporazum se podnosi organima

nadležnim za vazdušni saobraćaj država obeju strana pre primene dogovora o podeli koda.

### Član 13.

#### Intermodalni saobraćaj

Određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane imaju pravo da, u vezi sa obavljanjem vazdušnog saobraćaja u cilju prevoza putnika i robe, koriste bilo koji vid intermodalnog saobraćaja do i od bilo koje tačke na teritoriji države druge strane. Taj avio-prevoznik ili ti avio-prevoznici mogu da se odluče da obavljaju sopstveni intermodalni saobraćaj ili da ga obezbede putem aranžmana, uključujući podelu koda, sa drugim prevoznicima. Takav intermodalni saobraćaj može se ponuditi kao usluga do krajnje destinacije po jedinstvenoj ceni za kombinovani vazdušni i intermodalni saobraćaj, pod uslovom da putnici i špediteri budu obavešteni o pružaocima usluga u takvom prevozu.

### Član 14.

#### Odobranje redova letenja

1. Organi nadležni za vazdušni saobraćaj države svake strane mogu da zahtevaju od određenog avio-prevoznika ili određenih avio-prevoznika države druge strane da im, radi razmatranja i odobranja, najkasnije trideset (30) dana pre datuma otpočinjanja ugovorenog saobraćaja, podnesu redove letenja, sa podacima o vrsti saobraćaja i frekvencijama u obavljanju saobraćaja, tipovima vazduhoplova i tačnim vremenima obavljanja letova. Isti podaci se dostavljaju najkasnije trideset (30) dana pre početka svake saobraćajne sezone Međunarodne asocijacije avio-prevoznika ili kada se vrše bilo kakve izmene u obavljanju ugovorenog saobraćaja.

2. Određeni avio-prevoznik ili određeni avio-prevoznici države svake strane dostavljaju svaku drugu informaciju koja se može zahtevati, kako bi organi nadležni za vazdušni saobraćaj države druge strane bili uvereni da se poštuju uslovi utvrđeni ovim sporazumom.

### Član 15.

#### Dostavljanje statističkih podataka

1. Organi nadležni za vazdušni saobraćaj države jedne strane dostavljaju ili nalažu određenom avio-prevozniku ili određenim avio-prevoznicima svoje države da dostave organima nadležnim za vazdušni saobraćaj države druge strane statističke podatke o mesečnom obimu saobraćaja za i sa teritorije države te druge strane, sa podacima o mestima ukrcavanja i iskrcavanja takvog saobraćaja. Navedeni statistički podaci se dostavljaju što je pre moguće po isteku svakog meseca, ali najkasnije trideset (30) dana od isteka meseca na koji se odnose.

2. Organi nadležni za vazdušni saobraćaj države svake strane, na zahtev, dostavljaju ili nalažu određenom avio-prevozniku ili određenim avio-prevoznicima svoje države da dostave organima nadležnim za vazdušni saobraćaj države druge strane statističke podatke o stvarnom mestu polaska i krajnjem odredištu saobraćaja koji se obavlja za i sa teritorije države te druge strane.

### Član 16.

#### Tarifa

1. Tarife u ugovorenom saobraćaju koji obavlja određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države svake strane se utvrđuju od strane tog određenog avio-prevoznika na razumnom nivou na osnovu komercijalnih razmatranja tržišta, pri čemu se dužna pažnja pridaje svim relevantnim faktorima koji obuhvataju operativne troškove i opravdanu dobit.

2. Određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države jedne strane nisu dužni da podnose na odobrenje organima nadležnim za vazdušni saobraćaj druge strane tarife koje su utvrđene u skladu sa stavom 1. ovog člana.

3. Bez obzira na napred navedeno, svaka strana ima pravo da interveniše u cilju:

- a) sprečavanja tarifa čija primena predstavlja nekonkurentno ponašanje i koja dovodi do, verovatno će dovesti do, ili je namenjena za slabljenje ili odstranjivanje konkurencije sa neke linije;
- b) zaštite potrošača od tarifa koje su neopravdano visoke ili neopravdano restriktivne zbog zloupotrebe dominantnog položaja; i
- v) zaštite avio-prevoznika od tarifa koje su predatorske ili veštački niske.

4. U cilju primene odredbi stava 3. ovog člana, organi nadležni za vazdušni saobraćaj jedne strane mogu da zahtevaju od određenih avio-prevoznika druge strane da dostave podatke u vezi sa utvrđivanjem tarifa.

5. Ako jedna strana smatra da tarifa koju naplaćuje određeni avio-prevoznik ili avio-prevoznici države druge strane nije u skladu sa principima utvrđenim u stavu 3. ovog člana, ona što je pre moguće obaveštava drugu stranu o razlozima svog nezadovoljstva i zahteva konsultacije koje se održavaju najkasnije y poky od trideset (30) dana od dana prijema zahteva. Ako strane postignu dogovor u pogledu tarife zbog koje je upućeno obaveštenje o razlozima nezadovoljstva, svaka strana ulaže napore da sprovede taj dogovor. U slučaju da se ne postigne dogovor, postojeća tarifa ostaje na snazi.

#### Član 17.

##### Multilateralni sporazumi

Ako, posle stupanja na snagu ovog sporazuma, obe strane postanu strane ugovornice multilateralnog sporazuma kojim se uređuju pitanja koja su predmet ovog sporazuma, jedna ili druga strana može da zahteva konsultacije kako bi se utvrdilo da li je potrebno da se ovaj sporazum izmeni na način kojim bi u obzir bio uzet taj multilateralni sporazum.

#### Član 18.

##### Konsultacije

1. Jedna ili druga strana može, u svakom trenutku, da u pisanoj formi zahteva konsultacije u pogledu tumačenja, primene, sprovođenja ili izmene i dopune ovog sporazuma ili usklađenosti sa ovim sporazumom.

2. Takve konsultacije započinju u roku od šezdeset (60) dana od dana kada druga strana primi zahtev, osim ako se strane drukčije ne dogovore.

#### Član 19.

##### Izmena i dopuna

1. Ovaj sporazum se može izmeniti i dopuniti pisanim sporazumom između strana.

2. Svaka tako dogovorena izmena i dopuna stupa na snagu u skladu sa odredbama člana 23. ovog sporazuma.

3. Izuzetno od odredbi stava 2. ovog člana, strane se mogu dogovoriti da se izmena i dopuna Aneksa uz Sporazum primenjuje odmah.

## Član 20.

## Rešavanje sporova

1. Spor u vezi ovog sporazuma koji se ne razreši zvaničnim konsultacijama može se uputiti, u skladu sa dogovorom između strana, nekom licu ili telu radi odlučivanja. Ako se strane o tome ne dogovore, spor se, na zahtev jedne ili druge strane, upućuje na arbitražu u skladu sa procedurom utvrđenom u daljem tekstu.

2. Arbitražu sprovodi sud koji se sastoji od tri arbitra i koji se formira na sledeći način:

- a) u roku od trideset (30) dana od prijema zahteva za arbitražu, svaka strana odredi jednog arbitra. U roku od narednih šezdeset (60) dana od određivanja dva arbitra, oni se dogovaraju o određivanju trećeg arbitra, koji predsedava Sudom;
- b) ako jedna ili druga strana ne imenuje arbitra ili se treći arbitar se odredi u skladu sa odredbama tačke a) ovog stava, jedna ili druga strana može da zahteva od predsednika Saveta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva da odredi arbitra ili arbitre u roku od trideset (30) dana. Ako je predsednik Saveta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva državljanin države jedne ili druge strane, od najstarijeg potpredsednika Saveta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva, koji nije isključen po tom osnovu, može se zahtevati da izvrši određenje. U slučaju da trećeg arbitra odredi predsednik ili najstariji potpredsednik Saveta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva, treći arbitar ne sme da bude državljanin jedne od država strana.

3. Osim ako je drukčije dogovoreno, Sud određuje obim ovlašćenja u skladu sa ovim sporazumom i utvrđuje svoj postupak. Sud posle potpunog ustanovljavanja može da predloži privremene mere do donošenja konačne odluke. Po nalogu Suda, ili po pisanom zahtevu jedne ili druge strane najkasnije petnaest (15) dana od potpunog ustanovljavanja Suda, održava se konferencija na kojoj se utvrđuju predmet arbitraže i posebni postupci koji se primenjuju.

4. Osim ako je drukčije dogovoreno ili određeno od strane Suda, svaka strana podnosi podnesak, u roku od četrdeset pet (45) dana od potpunog ustanovljavanja Suda. Svaka strana može da dostavi odgovor u roku od šezdeset (60) dana od podnošenja podneska. Sud održava ročište na pisani zahtev jedne ili druge strane ili po sopstvenoj odluci u roku od petnaest (15) dana od isteka roka za odgovore.

5. Sud će nastojati da donese pisanu odluku u roku od trideset (30) dana nakon okončanja ročišta ili, ako ročište nije održano, posle podnošenja oba odgovora. Odluka se donosi većinom glasova.

6. Jedna ili druga strana može da podnese zahtev za obrazloženje odluke u roku od petnaest (15) dana od dana prijema i takvo obrazloženje se daje u roku od petnaest (15) dana od dana podnošenja takvog zahteva.

7. Svaka strana, u obimu koji odgovara zakonima njene države, proglašava pravosnažnom svaku odluku ili presudu Suda.

8. Strane snose ravnomerno troškove Suda, uključujući i troškove arbitara. Troškovi predsednika Saveta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva u primeni postupka iz stava 2. tačke 2 b) ovog člana smatraju se delom troškova Arbitražnog suda.

## Član 21.

## Prestanak važenja Sporazuma

Jedna ili druga strana može, u svako doba, da dostavi drugoj strani pisano obaveštenje o svojoj nameri da otkáže ovaj sporazum. Takvo obaveštenje se istovremeno dostavlja i Međunarodnoj organizaciji civilnog vazduhoplovstva. Ovaj sporazum prestaje da važi u ponoć u mestu prijema obaveštenja druge strane neposredno pre isteka prve godine od datuma kada druga strana primi obaveštenje, osim ako strane sporazumno ne povuku obaveštenje o prestanku važenja pre isteka navedenog roka. Ako druga strana ne potvrdi prijem, smatraće se da je obaveštenje primljeno četrnaest (14) dana od dana prijema obaveštenja od strane Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva.

## Član 22.

## Registracija kod Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva

Ovaj sporazum i sve njegove izmene i dopune registruje kod Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva, po potpisivanju, ona strana na teritoriji čije države se obavlja potpisivanje Sporazuma.

## Član 23.

## Stupanje na snagu

Ovaj sporazum stupa na snagu datumom prijema poslednje diplomatske note kojom jedna strana obaveštava drugu stranu da su ispunjeni uslovi koji su predviđeni unutrašnjim zakonodavstvom za stupanje Sporazuma na snagu.

Stupanjem na snagu ovog sporazuma, u pogledu odnosa između Republike Srbije i Republike Indije, prestaje da važi Sporazum o vazдушnom saobraćaju zaključen između Savezne Vlade Savezne Republike Jugoslavije i Republike Indije, potpisan u Beogradu, 31. januara 2003. godine.

U POTVRDU ČEGA su dole potpisani, propisno ovlašćeni od svojih Vlada, potpisali ovaj sporazum.

Sačinjeno u Beogradu dana 15. septembra 2018. godine u dva originalna primerka, na engleskom jeziku koji predstavlja autentičan tekst. Vrš se i prevod Sporazuma na srpski i hindi jezik i ti tekstovi se smatraju podjednako autentičnim kada se razmenom diplomatskih nota potvrdi njihova usklađenost sa tekstem na engleskom jeziku. U slučaju razlika u tumačenju, merodavan je tekst na engleskom jeziku.

ZA

VLADU REPUBLIKE SRBIJE

ZA

VLADU REPUBLIKE INDIJE

ANEKS  
Raspored linija

## Deo I

Linije za avio-prevoziocce koje je odredila Vlada Republike Srbije

Mesta polaska	Mesta međusletanja	Mesta sletanja u Republici Indiji	Mesta dalje
Mesta u Srbiji	Nije određeno	Nju Delhi, Mumbai, i dva dodatna veća mesta koja će se odrediti naknadno	Nije određeno

## Deo II

Linije za avio-prevoziocce koje je odredila Vlada Republike Indije

Mesta polaska	Mesta međusletanja	Mesta sletanja u Republici Srbiji	Mesta dalje
Mesta u Indiji	Nije određeno	Bilo koja mesta	Nije određeno

## Deo III

1. Mesta međusletanja i mesta dalje koja nisu navedena u Delu I i II mogu da se opslužuju, pod uslovom da se ne koriste saobraćajna prava pete vazduhoplovne slobode između tih mesta i mesta na teritoriji države druge strane.

2. Određeni avio-prevozilac ili avio-prevozioci države jedne strane ne mogu na istom letu da opslužuju dva ili više mesta na teritoriji države druge strane.

3. Određeni avio-prevozilac ili avio-prevozioci države jedne strane imaju pravo da ponude usluge prevoza za mesta sletanja na teritoriji države druge strane bilo u saobraćaju koji samostalno obavljaju ili učešćem u saobraćaju u aranžmanu podele koda (uključujući i podelu koda u domaćem saobraćaju).

4. Određeni avio-prevozilac ili avio-prevozioci države svake strane ima pravo da ponudi usluge prevoza u okviru aranžmana podele koda u domaćem za četiri dodatna mesta na teritoriji druge strane pored onih koja su utvrđena u njihovom rasporedu linija u Delovima I i II. Ta četiri dodatna mesta se mogu utvrditi u bilo kom trenutku.

**Član 3.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije-Međunarodni ugovori”.

## OBRAZLOŽENJE

### I. USTAVNI OSNOV ZA POTVRĐIVANJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Ustavni osnov za potvrđivanje međunarodnog ugovora sadržan je u članu 99. stav 1. tačka 4. Ustava Republike Srbije, po kojem Narodna skupština potvrđuje međunarodne ugovore kad je zakonom predviđena obaveza njihovog potvrđivanja.

### II. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE PREDLAŽE POTVRĐIVANJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Oblast vazdušnog saobraćaja između Republike Srbije i Republike Indije ugovorno je regulisana Sporazumom o vazdušnom saobraćaju između Savezne vlade Savezne Republike Jugoslavije i Vlade Republike Indije, potpisanim 31. januara 2003. godine u Beogradu. Ovaj sporazum o vazdušnom saobraćaju predstavlja sporazum starijeg tipa i ne predviđa mogućnost za dogovaranje komercijalnih aranžmana podele koda između avio-prevoznika.

Inicijativu za unapređenje odnosa u oblasti vazdušnog saobraćaja između Republike Srbije i Republike Indije pokrenuo je avio-prevoznik „Air Serbia”. Razlog za pokretanje navedene inicijative jeste zaključivanje modernog sporazuma o vazdušnom saobraćaju koji predviđa mogućnost za dogovaranje komercijalnih aranžmana podele koda između avio-prevoznika, kao i uspostavljanje direktnog vazdušnog saobraćaja između dve zemlje.

Vlada je, na sednici održanoj 23. jula 2015. godine donela Zaključak kojim je utvrđena Osnova za vođenje pregovora i zaključivanje Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije i usvojen tekst Nacrta sporazuma.

Pregovori u cilju zaključivanja Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije održani su u Nju Delhiju 26. i 27. oktobra 2016. godine. Tom prilikom je usaglašen i parafiran tekst sporazuma i istovremeno potpisan Memorandum o razumevanju u kojem su unete namere o određivanju avio-prevoznika dve strane za obavljanje ugovorenog saobraćaja na određenim linijama, određeni dozvoljeni obim direktnog saobraćaja i na uopšten način definisanje postupanje organa nadležnih za vazdušni saobraćaj dve države u periodu dok Sporazum formalno ne stupi na snagu.

Sporazum o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije potpisali su, 15. septembra 2018. godine, prof. dr Zorana Z. Mihajlović, potpredsednica Vlade i ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije i indijski ambasador u Beogradu Subrat Batardži.

Potvrđivanje Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije predstavljaće dugoročni pravni osnov za dalje unapređenje odnosa između dve države, s obzirom na činjenicu da je u pitanju moderan sporazum, usklađen sa savremenim tendencijama u međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, kojim se u celini uređuju odnosi u oblasti vazdušnog saobraćaja između Republike Srbije i Republike Indije i promovišu i ispunjavaju visoki međunarodni vazduhoplovni standardi.

Takođe, ovaj sporazum, pored toga što otvara šire mogućnosti i predstavlja čvrst temelj dugoročne uspešne saradnje, kako za avio-prevoznice i druge vazduhoplovne subjekte država strana ugovornica, svakako pozitivno utiče i na unapređenje ekonomskih odnosa između Republike Srbije i Republike Indije.



III. STVARANJE FINANSIJSKIH OBAVEZA ZA REPUBLIKU SRBIJU  
IZVRŠAVANJEM MEĐUNARODNOG UGOVORA

Izvršavanjem Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Indije ne stvaraju se finansijske obaveze za Republiku Srbiju.

IV. PROCENA IZNOSA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA  
SPROVOĐENJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Za sprovođenje ovog međunarodnog ugovora nije potrebno izdvajanje sredstava iz budžeta Republike Srbije.