

## **Z A K O N**

### **O POTVRĐIVANJU SPORAZUMA O PRENOSU NADLEŽNOSTI ZA PRUŽANJE USLUGA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU SAVETA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE, VLADE REPUBLIKE SRBIJE I VLADE CRNE GORE**

#### **Član 1.**

Potvrđuje se Sporazum o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Saveta ministara Bosne i Hercegovine, Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore, sačinjen 27. avgusta 2020. godine, u originalu na engleskom jeziku.

#### **Član 2.**

Tekst Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Saveta ministara Bosne i Hercegovine, Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore u originalu na engleskom jeziku i prevodu na srpski jezik glasi:

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.

SPORAZUM O PRENOSU NADLEŽNOSTI ZA PRUŽANJE USLUGA  
U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU SAVETA MINISTARA  
BOSNE I HERCEGOVINE, VLADE REPUBLIKE SRBIJE I VLADE  
CRNE GORE

PREAMBULA

Savet ministara Bosne i Hercegovine, Vlada Republike Srbije i Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: ugovorne strane);

U želji da omoguće bezbedno obavljanje međunarodnih letaćkih operacija preko *zajedničkih* državnih granica u interesu korisnika vazdušnog prostora i njihovih putnika;

U cilju unapređenja odnosa u vazdušnom saobraćaju između država ugovornih strana na obostranu korist;

Budući da su države potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu otvorene za potpisivanje u Čikagu 7. decembra 1944. godine i u želji da zakluče sporazum u cilju pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju preko i dalje od teritorija njihovih država, u skladu sa Međunarodnim standardima i preporučenim praksama, utvrđenim u Aneksu 11. Konvencije;

Pozivajući se na Institucionalnu strategiju za upravljanje vazdušnim saobraćajem u Evropi, koju je izradila Evropska konferencija civilnog vazduhoplovstva (ECAC) i Protokol o konsolidaciji Međunarodne konvencije o saradnji u oblasti bezbednosti vazdušne plovdivbe-EUROCONTROL od 13. decembra 1960.godine, izmenjen, otvoren za potpisivanje 27. juna 1997. godine (revidirana konvencija);

U želji da zakluče sporazum u cilju pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju u skladu sa propisima Jedinstvenog evropskog neba, kako bi se ostvarili njegovi ciljevi i kako bi korisnici vazdušnog prostora imali koristi od njegove primene;

Pozivajući se na Uredbu (EZ) br. 550/2004 Evropskog parlamenta i Saveta o pružanju usluga u vazdušnoj plovdivbi u okviru Jedinstvenog evropskog nebu, sa njenim izmenama i dopunama, a posebno član 2. Uprkos tome što još nisu članice Evropske unije, Republika Srbija, Crna Gora i Bosna i Hercegovina primenjuju pomenutu uredbu u skladu sa svojim obavezama iz Sporazuma o zajedničkom evropskom vazduhoplovnom području;

Uvidevši da zaključivanje sporazuma između ovih država koji se tiče prenosa nadležnosti za pružanje ATS ne dovodi u pitanje načelo da svaka država ima potpuni i isključivi suverenitet nad vazdušnim prostorom iznad svoje teritorije, niti mogućnost države da ostvaruje nadležnosti u pogledu bezbednosti i odbrane sopstvenog vazdušnog prostora;

Uvidevši da je cilj ovog Sporazuma bavljenje pravnim i institucionalnim aspektima prenosa nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u skladu sa Dodatkom 1 ovog sporazuma;

Dogovorili su se kako sledi:

Član 1.

Predmet

Predmet ovog Sporazuma je definisanje prava i obaveza ugovornih strana u vezi s prenosom nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine, kako je određeno u Dodatku 1 ovog sporazuma u skladu sa odredbama Aneksa 11 uz Čikašku konvenciju i shodno uslovima iz ovog sporazuma.

## Član 2.

## Definicije

Za potrebe ovog sporazuma, ukoliko nije drugačije navedeno, izraz:

1. „Sporazum“ označava ovaj sporazum, njegove dodatke i sve njegove izmene i dopune.

2. „Usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS)“ kao zajednički pojam označava usluge službe informisanja vazduhoplova u letu, službe uzbunjivanja i službe kontrole letenja, na način kako ih pružaju odgovarajuće službe država ugovornih strana.

3. „Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP)“ označava bilo koji subjekt koji pruža usluge vazdušne plovidbe u opštem vazdušnom saobraćaju.

4. „Dotični pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP)“ označava nadležni subjekt koji je država ugovornica odredila za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, i to:

- za Republiku Srbiju i za Crnu Goru: Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o. (u daljem tekstu: SMATSA);
- za Bosnu i Hercegovinu: Agencija za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: BHANSA);

5. „Upravljanje vazdušnim prostorom (ASM)“ označava funkciju planiranja sa osnovnim ciljem maksimalnog iskorišćavanja raspoloživog vazdušnog prostora dinamičkim deljenjem vremena, a ponekad i segregacijom vazdušnog prostora između različitih kategorija korisnika na osnovu kratkoročnih potreba.

6. „Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja (ATFM)“ označava regulisanje vazdušnog saobraćaja sa ciljem da se doprinese bezbednom, urednom i brzom protoku vazdušnog saobraćaja tako što se kapacitet ATS koriste u najvećoj mogućoj meri i da je obim saobraćaja je kompatibilan sa kapacitetima proglašen od strane organa odgovarajuće ATS.

7. „Usluga uzbunjivanja“ označava uslugu koja se pruža radi obaveštavanja odgovarajućih organizacija o vazduhoplovu kome je potrebna pomoć traganja i spasavanja i radi pružanja pomoći takvim organizacijama, prema potrebi.

8. „Jedinica pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi“ kao zajednički pojam označava operativni kontrolni centar ili centar za informisanje vazduhoplova u letu, koje pružaju ATS usluge;

9. „Čikaška konvencija“ označava Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje 7. decembra 1944 .godine i obuhvata:

- sve izmene koju su sve države strane ugovornice ratifikovale i koje su stupile na snagu u skladu sa članom 94a Konvencije, i
- bilo koji Aneks odnosno svaka izmena usvojena u skladu sa članom 90. Konvencije, u meri u kojoj su međunarodni standardi navedeni u članu 37. Konvencije u tom Aneksu odnosno izmena u bilo kom trenutku na snazi u državama ugovornim stranama.

10. „Nacionalno nadzorno telo koje vrši sertifikaciju“ označava za pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju, Nacionalno nadzorno telo (NSA) koje je imenovala ili osnovala država ugovorne strane, a koje je sertifikovalo pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju, i to su:

- Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: CAD) koji je sertifikovao SMATSA,

- Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore (u daljem tekstu: ACV) koja je prihvatila sertifikat koji je SMATSA-i izdao CAD,

11. „Prenos odgovornosti za pružanje ATS usluga” označava prenos nadležnosti od strane jedne države (država koja prenosi nadležnost) na drugu državu (država koja pruža usluge) za pružanje ATS usluga u delu vazdušnog prostora iznad teritorije prve od država ugovornica.

12. „Država koja prenosi nadležnost” označava državu koja prenosi nadležnost za pružanje ATS usluga na drugu državu u delu vazdušnog prostora iznad svoje teritorije kako sledi:

- Bosna i Hercegovina u slučajevima datim u Dodatku 1. ovog sporazuma.

13. „Opšti vazdušni saobraćaj (GAT) označava letove koji se obavljaju u skladu sa pravilima i odredbama Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva.

14. „MS” označava Ministarstvo nadležno za civilno vazduhoplovstvo.

15. „Države pružaoca usluga” označava države čiji je određen pružalac usluga u vazdušnoj plovitbi ovlašćen za pružanje ATS usluga, i to Republiku Srbiju i Crnu Goru, u delu vazdušnog prostora utvrđenog u Dodatku 1. ovog sporazuma.

16. „OAT” ili Operativni vazdušni saobraćaj označava letove koji ne ispunjavaju uslove predviđene za GAT i na koje se primenjuju posebna pravila i postupci koje donose odgovarajući nadležni organi.

17. „Teritorijalna NSA” označava, u pogledu tačno određenog dela vazdušnog prostora, nacionalno nadzorno telo (NSA) koje je imenovala ili osnovala određena država ugovornica, a koje je nadležno za nadzor nad upravljanjem vazdušnim saobraćajem ili pružanjem usluga u vazdušnoj plovitbi, u smislu ovog sporazuma označava Direkciju za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine.

18. „Teritorija” u odnosu na državu, ima značenje određeno članom 2. Čikaške konvencije.

19. „ICAO” označava Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva. ICAO je specijalizovana agencija UN, osnovana 1944. godine sa ciljem promovisanja bezbednog i uređenog razvoja međunarodnog civilnog vazduhoplovstva u celom svetu. ICAO postavlja standarde i preporučene prakse, između ostalog, i za bezbednost vazdušnog saobraćaja, obezbeđivanje vazdušnog saobraćaja i zaštitu životne sredine u vazduhoplovstvu.

20. „FIR” (oblast informisanja u letu) je vazdušni prostor određenih dimenzija u kojem se pružaju usluge informisanja vazduhoplova u letu i uzbunjivanja.

Ako nije drugačije navedeno odnosno ako kontekst drugačije ne zahteva, drugi pojmovi i izrazi koji se koriste u ovom sporazumu se tumače u skladu sa njihovom upotrebom i tumačenjem u relevantnom zakonodavstvu EU donetom na osnovu Sporazuma o zajedničkom vazduhoplovnom području i na osnovu Čikaške konvencije.

### Član 3.

#### Suverenitet

Odredbe ovog sporazuma ne utiču na suverenitet država ugovornih strana iznad njihovog vazdušnog prostora ili na njihova prava i obaveze iz Čikaške konvencije i drugih instrumenata međunarodnog prava.

#### Član 4.

##### Ovlašćenja određenih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi

Ugovorne strane su saglasne da se odgovornost za pružanje ATS za deo vazdušnog prostora utvrđenog Dodatku 1. uz ovaj sporazum prenosi sa BHANSA na SMATSA u skladu s odredbama Aneksa 11. Čikaške konvencije i odredbama ovog sporazuma.

Ugovorne strane su se dogovorile da SMATSA i BHANSA dodaju, izmene ili dopune dodatke uz ovaj sporazum uz prethodno pisano odobrenje MS svih država ugovornih strana. Ugovorne strane su saglasne da obezbede stalnu celovitost i integritet Sporazuma.

#### Član 5.

##### Sporazumi o koordinaciji

Ugovorne strane su saglasne da ovlašćuju SMATSA i BHANSA za vršenje pregovora i zaključivanje dodatnih sporazuma o koordinaciji koji sadrže posebne operativne i tehničke aspekte u vezi s tim pitanjima. Ti sporazumi se zasnivaju na ovom sporazumu i njegovim dodacima.

Operativni i tehnički podaci koji se odnose na prenos nadležnosti za pružanje ATS utvrđenih u članu 4. ovog sporazuma se razmenjuju u pisanom obliku, između odgovarajućih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, uzimajući u obzir standarde i preporučene prakse ICAO, važeće zakonodavstvo Evropske unije i unutrašnje zakonodavstvo i lokalne specifičnosti.

Ovi sporazumi o koordinaciji definišu i bliže uređuju pravila i postupke koji se primenjuju u skladu sa odredbama ovog sporazuma i prate strukturu Zajedničkog modela EVROKONTROL-a za sporazume o koordinaciji.

#### Član 6.

##### Primena pravila i postupaka

Ugovorne strane su saglasne da se pravila i postupci država pružaoca usluge koji se odnose na pružanje ATS primenjuju i kada te države pružaju te usluge u delu vazdušnog prostora država koja prenosi nadležnost utvrđenom u Dodatku 1. ovog sporazuma.

#### Član 7.

##### Nacionalno nadzorno telo koje vrši sertifikaciju

Ugovorne strane su saglasne da će NSA koja vrši sertifikaciju sprovesti sve nadzorne aktivnosti u cilju pružanja ATS u delu vazdušnog prostora definisanog u Dodatku 1. ovog sporazuma, uključujući mogućnost da Teritorijalna NSA učestvuje u nadzornim aktivnostima, na osnovu opravdanog zahteva.

Ugovorne strane će osigurati zaključivanje pisanog sporazuma o saradnji NSA koji predviđa detaljne uslove za ostvarivanje prava, obaveza i troškova njihovih NSA prema ovom članu i za razmenu i širenje bezbednosnih i drugih relevantnih informacija.

#### Član 8.

##### Izdavanje dozvola i obuka

Ugovorne strane su saglasne da su dozvole kontrolora letenja izdate u državi jedne ugovorne strane, važe za pružanje ATS u delu vazdušnog prostora druge države ugovorne strane u kojoj je nadležnost za pružanje ATS prenesena shodno uslovima ovog sporazuma.



Obuka osoblja ATS jedne ugovorne strane, koja pruža ATS u delu vazdušnog prostora druge države ugovorne strane, obuhvata zahteve koji se odnose na pomenuti vazdušni prostor.

#### Član 9.

##### Upravljanje vazdušnim prostorom

Ugovorne strane su saglasne da koordinišu i zajednički sprovode upravljanje vazdušnim prostorom (ASM) u delu vazdušnog prostora navedenog u Dodatku 1. ovog sporazuma, uz puno poštovanje operativnih zahteva i međunarodnih obaveza, standarda i preporučene prakse.

#### Član 10.

##### Finansijski aranžmani

U slučaju pojave prekomerne, odnosno nedovoljne nadoknade pre nego što SMATSA prestane sa pružanjem ATS unutar vazdušnog prostora u odnosu na aranžmane koji prethode ovom sporazumu, iznos koji je prekomerno odnosno nedovoljno naplaćen kompenzuje se i isplaćuje na način na koji se dogovore SMATSA i BHDCA, u skladu s načelima EVROKONTROL-a i odgovarajućih nacionalnih finansijskih propisa.

#### Član 11.

##### Odgovornost za štetu

Država pružaoca usluge snosi odgovornost za štetu prouzrokovanu svojim namernim kršenjem i grubom nepažnjom, odnosno štetu koju prouzrokuju njeni predstavnici, odnosno bilo koje drugo lice koje postupa u njeno ime, shodno odredbama ovog sporazuma.

Postupci protiv države pružaoca usluge, njenih predstavnika ili bilo kog drugog lica koje postupa u njeno ime pokreću se pred sudovima, u skladu sa propisima države pružaoca usluge.

Država koja prenosi nadležnost može da pokrene postupak protiv države pružaoca usluge u cilju naknade ili naplate troškova koje je platila ili koje ima usled štete koju je, u primeni ovog sporazuma, prouzrokovala država pružaoca usluge, njeni predstavnici ili bilo koje drugo lice koje postupa u njeno ime. Postupak se pokreće pred sudovima i u skladu sa propisima države pružaoca usluge.

#### Član 12.

##### Državni vazduhoplovi

Državni vazduhoplovi, izuzev državnih vazduhoplova države koja prenosi nadležnost, ne mogu da uđu u deo vazdušnog prostora za koji je prenet nadležnost za pružanje ATS bez prethodnog diplomatskog odobrenja ili posebne dozvole države koja prenosi nadležnost.

Na državne vazduhoplove koji lete po GAT, primenjuju se ista pravila i postupci kao i na ostale vazduhoplove koji lete po GAT, ali kad je to neophodno, utvrđuju se posebni postupci za odobravanje njihovog ulaska u vazdušni prostor.

Ugovorne strane ovim sporazumom ovlašćuju SMATSA i BHANSA da pregovaraju i zaključe, u okviru sporazuma o koordinaciji, postupak koordinacije za državne vazduhoplove koji lete po OAT u vazdušnom prostoru za koji je prenet nadležnost.

## Član 13.

## Koordinacija i postupci u nepredviđenim situacijama zbog vojnih i drugih razloga

Sporazumi o koordinaciji se dopunjuju procedurama u kriznim situacijama i koordinaciji koje donosi dotični ANSP, a prethodno usaglašeni sa nadležnim vojnim organima.

## Član 14.

## Objavljivanje

ANSP države koja prenosi nadležnost je nadležan za pružanje usluga vazduhoplovnog informisanja u okviru svog FIR.

Skup vazduhoplovnih informacija u vezi sa vazдушnim prostorom prikazan u Dodatku 1. ovog sporazuma, biće predmet uspešno završenog procesa koordinacije sa ANSP države pružaoca usluge.

## Član 15.

## Istraživanje vazduhoplovnih nezgoda i ozbiljnih udesa

Država koja prenosi nadležnost pokreće istragu radi utvrđivanja okolnosti pod kojima su se dogodili nezgoda ili ozbiljni udes, i to u vazдушnom prostoru iz Dodatka 1. uz ovaj sporazum, i kako je definisano u Aneksu 13. Čikaške konvencije.

ANSP države koja pruža uslugu, na zahtev države koja prenosi nadležnost, dotičnoj državi koja prenosi nadležnost dostavlja neophodan materijal (npr. radarske snimke, transkripciju sa trake, itd.) kako bi joj omogućio da sprovede istragu o nezgodi ili ozbiljnom udesu koji se dogodio na teritoriji države koja prenosi nadležnost.

Država pružaoca usluge ima pravo da imenuje posmatrače, koji će prisustvovati radnjama u istrazi, a država koja prenosi nadležnost dužna je da toj državi dostavi izveštaj sa nalazima istrage.

## Član 16.

## Rešavanje sporova

Svaki spor između ugovornih strana u vezi sa tumačenjem odnosno primenom ovog sporazuma, uključujući njegovo postojanje, važenje, odnosno prestanak važenja i finansijske posledice, rešava se putem pregovora između ugovornih strana. Ako se spor ne može rešiti pregovorima u roku od šest meseci od dana pisanog zahteva za održavanje pregovora od bilo koje ugovorne strane, svaka od ugovornih strana može spor podneti na konačnu i obavezujuću arbitražu u skladu sa fakultativnim pravilima Stalnog arbitražnog suda između dve države.

Broj arbitra je tri. Ako u roku od šezdeset dana od dana prijema obaveštenja o arbitraži, ugovorne strane ne postignu dogovor u vezi tri arbitra, svaka ugovorna strana može da zatraži od generalnog sekretara Stalnog arbitražnog suda da postavi ove arbitre. Ugovorne strane troškove arbitraže snose podjednako.

U arbitražnom postupku koristi se engleski jezik. Arbitraža se održava u gradu Hagu. Međunarodna kancelarija stalnog arbitražnog suda služi kao sekretar i pruža administrativne usluge, prema nalogu stalnog arbitražnog suda.

## Član 17.

## Stupanje u snagu

Ovaj sporazum stupa na snagu danom prijema poslednjeg pisanog obaveštenja kojim se ugovorne strane, diplomatskim putem, uzajamno obaveštavaju o ispunjenosti unutrašnjih zakonskih procedura za njegovo stupanje na snagu.

Ovaj Sporazum može se privremeno primenjivati od dana njegovog potpisivanja.

## Član 18.

## Prestanak važenja i suspenzija sporazuma

Svaka ugovorna strana može u svakom trenutku da otkáže ovaj sporazum, i to slanjem pisanog obaveštenja drugim ugovornim stranama, diplomatskim putem.

Sporazum prestaje da važi šest (6) meseci od dana kada je druga ugovorna strana primila obaveštenje o prestanku važenja.

U slučaju rata, tokom vanrednog stanja ili u interesu javne bezbednosti ili u drugim izuzetnim situacijama, svaka ugovornih strana ima pravo da odmah suspenduje primenu ili raskine sporazum i o tome obaveštava druge ugovorne strane.

Sporazumi o koordinaciji navedeni u članu 5. sadrže odredbe u pogledu njihove suspenzije i prestanka važenja.

## Član 19.

## Dodaci uz sporazum

Odredbe sadržane u dodacima uz ovaj sporazum čine njegov sastavni deo.

Odredbe sadržane u dodacima uz ovaj sporazum mogu se menjati shodno uslovima utvrđenim u članu 4. ovog sporazuma.

## Član 20.

## Izmene i dopune

Ako ugovorna strana smatra da je poželjno izmeniti bilo koje odredbe ovog sporazuma, ona može zatražiti konsultacije sa drugim ugovornim stranama. Sve izmene i dopune oko kojih su se ugovorne strane dogovorile treba da budu u pisanoj formi i stupaju na snagu u skladu sa odredbom člana 17. stav 1 ovog sporazuma.

Izmene i dopune odgovarajućih sporazuma o koordinaciji mogu se zajednički odrediti direktnim dogovorom odgovarajućih ANSP ugovornih strana u pisanom obliku.

## Član 21.

## Prelazne mere za sporazume koji su na snazi

Ugovori između odgovarajućih ANSP ugovornih strana, koji su na snazi na dan stupanja na snagu ovog sporazuma razmatraju se kako bi se eventualno izvršila njihova revizija u skladu sa odredbama ovog sporazuma. Razmatranje ne utiče na važenje postojećih sporazuma.

## Član 22.

## Registracija kod ICAO-a

Ovaj sporazum se registruje kod ICAO, u skladu sa odredbama člana 83. Čikaške konvencije.

Član 23.

Prestanak važenja prethodnih sporazuma

Od dana potpisivanja ovog sporazuma prestaje da važi Sporazum o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju na delu teritorije Bosne i Hercegovine, potpisan u Parizu 5. januara 2000. godine.

Tokom privremene primene ovog sporazuma, u skladu sa stavom 2. člana 17. privremeno se obustavlja primena Sporazum o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju na delu teritorije Bosne i Hercegovine, potpisan u Parizu 5. januara 2000. godine.

Potvrđujući gore navedeno, dole potpisani, uredno ovlašćeni od svojih vlada, potpisali su ovaj sporazum.

Sačinjeno u tri originalna primerka u ..... dana 27. avgusta 2020. godine na engleskom jeziku.

Za Savet ministara Bosne i Hercegovine

Za Vladu Republike Srbije

Za Vladu Crne Gore

Određeni deo vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine za koji se prenosi nadležnost za pružanje ATS usluga

Član 1.

Vazdušni prostor

1. U vazdušnom prostoru Bosne i Hercegovine od 9500 ft od zemlje do nivoa leta FL660 odgovornost za pružanje ATS prenosi se na SMATSA istočno od linije koja je definisana sledećim koordinatama:

444114N 0191756E

443547N 0190618E

442110N 0190608E

440812N 0191049E

434624N 0191430E

433154N 0190840E

Duž graničnih područja informacija o letovima između Republike Crne Gore i Bosne i Hercegovine i istočno od linije koja je definisana sledećim koordinatama:

433049N 0185523E

432838 N 0184714E

432055 N 0184155E

430834 N 0183329E

425944 N 0182954E

Član 2.

Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja

Ugovorne strane su saglasne da se funkcija upravljanja protokom i kapacitetom vazdušnog saobraćaja (ATFCM) u delu vazdušnog prostora iz člana 1. ovog dodatka koordiniše i da se sve mere, od strateškog do taktičkog nivoa, planiraju uz potpuno poštovanje operativnih zahteva i međunarodnih obaveza, standarda i preporučene prakse uz obostrani pristanak.

Član 3.

ATS rute

Pružanje ATS zasniva se na Pravilima SECSI FRA i na mreži ATS ruta izvan SECSI FRA, koji se objavljuju u odgovarajućem paketu vazduhoplovnih informacija i primenjuju se od dana primene ovog sporazuma.

BHANSA i SMATSA su saglasni da se uspostavljanje, izmena, povlačenje i zatvaranje ATS ruta u pogledu dela vazdušnog prostora definisanog u članu 1. ovog Dodatka primenjuju međusobno i koordinisano, uz potpuno poštovanje operativnih zahteva i međunarodnih obaveza, standarda i preporučene prakse.

#### Član 4.

##### Služba uzbunjivanja

SMATSA, kao pružalac ATS u vazdušnom prostoru definisanom članom 1. ovog dodatka, sprovodi aktivnosti upozoravanja (ALR) u skladu sa ICAO standardima i preporučenim praksama, i sve dostupne informacije o vazduhoplovu u opasnosti stalno dostavlja Spasilačko-koordinacionom centru Bosne i Hercegovine, koji je nadležan za traganje i spasavanje u vazdušnom prostoru za koji je preneti nadležnost.

Pre početka primene ovog sporazuma BHANSA je dužna da SMATSA dostavi sve relevantne informacije o nadležnom spasilačko-koordinacionom centru Bosne i Hercegovine, a koje su od važnosti za međusobnu koordinaciju.

SMATSA kontaktira Spasilačko-koordinacioni centar Bosne i Hercegovine preko BHANSA.

**Član 3.**

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

## O B R A Z L O Ž E N J E

## I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za potvrđivanje Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Saveta ministara Bosne i Hercegovine, Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore sadržan je u članu 99. stav 1. tačka 4. Ustava Republike Srbije, prema kojem Narodna skupština potvrđuje međunarodne ugovore kad je zakonom predviđena obaveza njihovog potvrđivanja.

## II. RAZLOZI ZA POTVRĐIVANJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Inicijativa za usaglašavanje granice nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine uz granicu sa Republikom Srbijom, potekla je od strane Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, usled postojanja potrebe da Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (BHANSA) preuzme pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi u najvećem delu vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine, ali i da u jednom delu vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine uz granicu sa Republikom Srbijom Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o. Beograd (SMATSA) ostane nadležna za pružanje usluga.

Takođe, ocenjeno je celishodnim da se posle skoro dvadeset godina primene Sporazuma iz 2000. godine, zaključi novi sporazum kojim bi se pomenuta pitanja uredila na moderan način u skladu sa strukturom Zajedničkog modela EUROCONTROL za sporazume o koordinaciji i aktuelnim trenutkom.

U skladu sa napred iznetim, Vlade Republike Srbije je usvojila Zaključak 05 Broj: 018-9368/2019-02, od 23. septembra 2019.godine, kojim je potvrđena Osnova za vođenje pregovora u cilju zaključenja Sporazuma.

Zaključkom Vlade Republike Srbije 05 Broj: 018-10884/2019 od 31. oktobra 2019.godine, konstatovano je da je Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije Narodne skupštine dao saglasnost za privremenu primenu Sporazuma i dato je ovlašćenje za potpisivanje.

Zaključkom Vlade Republike Srbije 05 Broj: 018-11934/2019 od 28. novembra 2019.godine, prihvaćen je Izveštaj o pregovorima u cilju zaključenja Sporazuma.

Navedeni Sporazum potpisali su, putem korespodensije, Zorana Mihajlović, potpredsednik Vlade i ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije, Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva Crne Gore i Vojin Mitrović, ministar komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine.

Potvrđivanje Sporazuma predstavljaće dugoročni pravni osnov za utvrđivanje nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine uz granicu sa Republikom Srbijom.

## III. STVARANJE FINANSIJSKIH OBAVEZA ZA REPUBLIKU SRBIJU IZVRŠAVANJEM MEĐUNARODNOG UGOVORA

Izvršavanjem Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Saveta ministara Bosne i Hercegovine, Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore ne stvaraju se finansijske obaveze za Republiku Srbiju.



#### IV. PROCENA IZNOSA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA IZVRŠAVANJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Za izvršavanje Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Saveta ministara Bosne i Hercegovine, Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore nisu potrebna finansijska sredstva iz budžeta Republike Srbije.