CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and CROATIA

Signed at Washington February 3, 2011

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

CROATIA

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington
February 3, 2011;
Entered into force September 7, 2011.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia (hereinafter "the Contracting Parties");

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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

Recognizing the importance of international air transportation in promoting their mutual relations in trade, tourism and investments;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport 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 transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

Article 1
DEFINITIONS

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

1. **"Aeronautical authorities"** means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Croatia, the Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, or its successor, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said authorities;
2. **"Agreement"** means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. **"Air transportation"** means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. **"Airline of a Contracting Party"** means an airline that is licensed by and has its principal place of business in the territory of that Contracting Party;
5. **"Convention"** means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
   a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and
   b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
6. **"Designated airline"** means an airline designated and authorized 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. **"International air transportation"** means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
9. **"Price"** means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. **"Stop for non-traffic purposes"** means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
11. **"Territory"** means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Contracting Party; and
12. **"User charge"** means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:
   a. the right to fly across its territory without landing;
   b. the right to make stops in its territory for non - traffic purposes; and
   c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

   a. substantial ownership and effective control of that airline are (1) vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or, (2) in the case of the airlines designated by the Republic of Croatia, so long as the U.S.-EU Air Transport Agreement signed April 25 and 30, 2007 is in force or is being provisionally applied, vested in an EU Member State or States, nationals of such State or States, or both;

   b. the airline is an airline of the designating Contracting Party under Article 1(4);

   c. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

   d. the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4
REVOCATION OF AUTHORIZATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

   a. substantial ownership and effective control of that airline are not (1) vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or, (2) in the case of the airlines designated by the Republic of Croatia, so long as the U.S.-EU Air Transport Agreement signed April 25 and 30, 2007 is in force or is being provisionally applied, vested in an EU Member State or States, nationals of such State or States, or both;

   b. the airline is not an airline of the designating Contracting Party under Article 1(4);

   c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

   d. the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1c or 1d of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5
APPLICATION OF LAWS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.

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

Article 6
SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7
AVIATION SECURITY

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

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the 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 Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting 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 Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting 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, the Contracting 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 Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting 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 authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8
COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation or to engage services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party which is allowed to perform such services.

3. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

4. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

5. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

   a. an airline or airlines of either Contracting Party;

   b. an airline or airlines of a third country; and

   c. a surface transportation provider of any country;

   provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

7. a. Without prejudice to subparagraph b. below, each designated airline shall have in relation to ground-handling in the territory of the other Contracting Party:

   (i) the right to perform its own ground-handling ("self-handling") or, at its option,

   (ii) the right to select among competing suppliers that provide ground-handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Contracting Party and where such suppliers are present in the market.

   b. The rights under (i) and (ii) in subparagraph a. above shall be subject only to specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain safe operation of the airport. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground-handling services, all such services shall be available on both an equal and an adequate basis to all airlines; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9
CUSTOMS DUTIES AND CHARGES

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

   a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

   b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;

   c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and

   d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. In the event that Croatia envisions applying to the fuel supplied to aircraft of U.S. airlines in the territory of Croatia any tax, levy, duty, fee or other charge, that issue shall be referred to consultations under Article 13 of the Agreement and shall be decided on the basis of consensus between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia.

Article 10
USER CHARGES

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges 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 Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11
FAIR COMPETITION

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 12
PRICING

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

   a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

   b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

   c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (ii) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13
CONSULTATIONS

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement, including but not limited to interpretation and application of this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Contracting Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14
SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by an arbitral Tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

   a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting 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 arbitral Tribunal;

   b. If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a. of this paragraph, either Contracting 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 Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral Tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The arbitral Tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the arbitral Tribunal or at the request of either of the Contracting 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 arbitral Tribunal is fully constituted.

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

5. The arbitral 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 arbitral Tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Contracting Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral Tribunal.

8. If the arbitral Tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Contracting Party does not cure the violation, or does not reach a mutually satisfactory agreement with the other Contracting Party within 40 days after notification of the arbitral Tribunal's decision, the other Contracting Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the Contracting Parties have reached agreement on a resolution of the dispute. Nothing in this paragraph shall be construed as limiting the right of either Contracting Party to take countermeasures in accordance with international law.

9. The expenses of the arbitral Tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral Tribunal.

Article 15
TERMINATION

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting 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 to the other Contracting Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

Article 16
REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification by which the Contracting Parties inform each other, through diplomatic channels, that all the internal legal requirements necessary for its entry into force have been fulfilled.

Upon its entry into force this Agreement shall supersede, as between the United States of America and the Republic of Croatia, the Air Transport Agreement between the United States of America and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, signed at Washington on 15 December 1977, as amended, and the Nonscheduled Air Service Agreement between the United States of America and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, signed at Belgrade September 27, 1973, as amended.

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

DONE at Washington, this third day of February, 2011, in duplicate, in the English and Croatian languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Hillary Rodham Clinton

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA

ANNEX I

SCHEDULED AIR TRANSPORTATION

Section 1
Routes

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Croatia:
   1. From points behind the Republic of Croatia via the Republic of Croatia and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
   2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:
   1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in the Republic of Croatia and beyond.
   2. For all-cargo service or services, between the Republic of Croatia and any point or points.

Section 2
Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services; and
7. make stopovers at any point(s) whether within or outside the territory of either Contracting Party;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3
Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

CHARTER AIR TRANSPORTATION

Section 1

A. Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Contracting Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Contracting Party; and
2. Between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Contracting Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Contracting Party; (2) to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, traffic originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Contracting Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Contracting Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Contracting Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Contracting Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Contracting Party. If a Contracting Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Contracting Party to require airlines designated under this Annex by either Contracting Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Contracting Party shall require an airline designated under this Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

SPORAZUM

IZMEĐU

VLADE SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

I

VLADE REPUBLIKE HRVATSKE

O ZRAČNOM PROMETU

Vlada Sjedinjenih Američkih Država i Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu „ugovorne stranke“);

kao stranke Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu otvorene za potpisivanje u Chicagu 7. prosinca 1944. godine;

želeći unaprijediti međunarodni zrakoplovni sustav temeljen na tržišnom natjecanju među zračnim prijevoznicima na tržištu s najmanjim mogućim uplitanjem i uređivanjem od strane vlada;

želeći olakšati proširenje mogućnosti u međunarodnom zračnom prometu;

želeći omogućiti zračnim prijevoznicima da korisnicima javnog prijevoza putnika i tereta ponude različite mogućnosti zračnog prometa po najnižim cijenama koje nisu diskriminirajuće i ne predstavljaju zlouporabu vladajućeg položaja, te želeći potaknuti pojedine zračne prijevoznike na razvoj i primjenu inovativnih i konkurentnih cijena;

prepoznajući važnost međunarodnog zračnog prometa u promidžbi njihovih međusobnih odnosa u trgovini, turizmu i ulaganjima;

želeći osigurati najviši stupanj sigurnosti i zaštite međunarodnog zračnog prometa i ponovno potvrđujući svoju ozbiljnu zabrinutost glede djela ili prijetnji protiv sigurnosti zrakoplova koji ugrožavaju sigurnost osoba ili imovine, nepovoljno utječu na odvijanje zračnog prometa, te potkopavaju povjerenje javnosti u sigurnost civilnog zrakoplovstva;

sporazumjele su se kako slijedi:

Članak 1.
DEFINICIJE

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

1. „**zrakoplovne vlasti**" znači, u slučaju Sjedinjenih Država, Ministarstvo prometa, ili njegov pravni sljednik, a u slučaju Republike Hrvatske, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, ili njegov pravni sljednik, te bilo koja osoba ili agencija koja je ovlaštena vršiti funkcije koje izvršavaju navedena tijela;
2. „**Sporazum**" znači ovaj Sporazum, njegovi Dodaci, i bilo kakve njegove izmjene i dopune;
3. „**zračni promet**" znači javni prijevoz putnika, prtljage, tereta i pošte zrakoplovom, odvojeno ili u kombinaciji, za naknadu ili najamninu;
4. „**zračni prijevoznik ugovorne stranke**" znači zračni prijevoznik kojem je dozvolu izdala jedna ugovorna stranka i koji ima glavno poslovno sjedište na državnom području te ugovorne stranke;
5. „**Konvencija**" znači Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorena za potpisivanje u Chicagu 7. prosinca 1944. godine i obuhvaća:
   a. bilo koju izmjenu i dopunu koja je stupila na snagu prema članku 94.(a) Konvencije i koju su ratificirale obje ugovorne stranke, i
   b. bilo koji Dodatak ili bilo koju njegovu izmjenu i dopunu usvojenu prema članku 90. Konvencije u onoj mjeri u kojoj je takav Dodatak ili izmjena i dopuna u bilo kojem trenutku na snazi za obje ugovorne stranke;
6. „**određeni zračni prijevoznik**" znači zračni prijevoznik koji je određen i ovlašten u skladu s člankom 3. ovog Sporazuma;
7. „**ukupan trošak**" znači trošak pružanja usluge plus razumna naplata za upravne troškove;
8. „**međunarodni zračni promet**" znači zračni promet koji prolazi zračnim prostorom iznad državnog područja više od jedne države;
9. „**cijena**" znači bilo kakva vozarina, tarifa ili naplata za prijevoz putnika (i njihove prtljage) i/ili tereta (osim pošte) u zračnom prometu koju naplaćuju zračni prijevoznici, uključujući njihove agente, te uvjeti koji uređuju primjenjivost takve vozarine, tarife ili naplate;
10. „**zaustavljanje u neprometne svrhe**" znači slijetanje s bilo kojom svrhom osim ukrcaja ili iskrcaja putnika, te utovara ili istovara prtljage, tereta i/ili pošte u zračnom prometu;
11. „**državno područje**" znači kopnena područja, unutarnje vode i teritorijalno more pod suverenitetom ugovorne stranke; i
12. „**korisnička naknada**" znači naknada koja je nametnuta zračnim prijevoznicima za pružene usluge zračnih luka, zračne plovidbe ili uređaja ili usluga zrakoplovne sigurnosti uključujući pripadajuće usluge i uređaje.

Članak 2.
DODJELA PRAVA

1. Svaka ugovorna stranka dodjeljuje drugoj ugovornoj stranci sljedeća prava u svrhu obavljanja međunarodnog zračnog prometa od strane zračnih prijevoznika druge ugovorne stranke:
   a. pravo letenja preko njezinog državnog područja bez slijetanja;
   b. pravo zaustavljanja na njezinom državnom području u neprometne svrhe; i
   c. prava koja su na drugi način navedena u ovom Sporazumu.
2. Ništa iz ovog članka neće se smatrati dodjeljivanjem prava zračnom prijevozniku ili zračnim prijevoznicima jedne ugovorne stranke da na državnom području druge ugovorne stranke vrše ukrcaj putnika, te utovar njihove prtljage, tereta ili pošte koji se prevoze za naknadu i koji se upućuju prema nekom drugom mjestu na državnom području te druge ugovorne stranke.

Članak 3.
ODREĐIVANJE I DODJELA OVLAŠTENJA

1. Svaka ugovorna stranka ima pravo odrediti onoliko zračnih prijevoznika koliko želi u svrhu obavljanja međunarodnog zračnog prometa u skladu s ovim Sporazumom, te povući ili izmijeniti takva određenja. Takva određenja bit će dostavljena drugoj ugovornoj stranci u pisanom obliku diplomatskim putem, a navodit će je li zračni prijevoznik ovlašten obavljati vrstu zračnog prijevoza navedenu u Dodatku I ili u Dodatku II ili u oba.

2. Po primitku takvog određenja i zahtjeva određenog zračnog prijevoznika, u obliku i na način propisan za ovlaštenja za rad i tehničke dozvole, druga će ugovorna stranka dodijeliti odgovarajuća ovlaštenja i dozvole s najmanjim mogućim postupovnim kašnjenjem, pod uvjetom:

   a. da većinsko vlasništvo i stvarnu kontrolu nad tim zračnim prijevoznikom ima (1) ugovorna stranka koja određuje zračnog prijevoznika, državljani te ugovorne stranke ili oboje; ili, (2) u slučaju određenih zračnih prijevoznika koje je odredila Republika Hrvatska, sve dok je na snazi ili se privremeno primjenjuje Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije o zračnom prometu, potpisan 25. i 30. travnja 2007. godine, država članica ili države članice Europske unije, državljani te države ili tih država, ili oboje;

   b. da je zračni prijevoznik zračni prijevoznik ugovorne stranke koja ga je odredila u skladu s člankom 1. točkom 4.;

   c. da je određeni zračni prijevoznik kvalificiran za ispunjavanje uvjeta propisanih zakonima i propisima koje ugovorna stranka koja odlučuje o zahtjevu ili zahtjevima uobičajeno primjenjuje pri obavljanju međunarodnog zračnog prometu; i

   d. da ugovorna stranka koja određuje zračnog prijevoznika održava i primjenjuje standarde navedene u članku 6. (Sigurnost) i članku 7. (Zaštita zračnog prometa).

Članak 4.
OPOZIV OVLAŠTENJA

1. Bilo koja ugovorna stranka može opozvati, obustaviti ili ograničiti ovlaštenja za rad ili tehničke dozvole zračnog prijevoznika kojeg je odredila druga ugovorna stranka ako:

   a. većinsko vlasništvo i stvarnu kontrolu nad tim zračnim prijevoznikom nema (1) ugovorna stranka koja određuje tog zračnog prijevoznika, državljani te ugovorne stranke ili oboje; ili, (2) u slučaju zračnih prijevoznika koje je odredila Republika Hrvatska, sve dok je na snazi ili se privremeno primjenjuje Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Europske unije o zračnom prometu, potpisan 25. i 30. travnja 2007. godine, država članica ili države članice Europske unije, državljani te države ili tih država ili oboje;

   b. taj zračni prijevoznik nije zračni prijevoznik ugovorne stranke u skladu s člankom 1. točkom 4.;

   c. se taj zračni prijevoznik ne pridržava zakona i propisa navedenih u članku 5. (Primjena zakona) ovog Sporazuma; ili

   d. druga ugovorna stranka ne održava i ne primjenjuje standarde kako su navedeni u članku 6. (Sigurnost).

2. Ukoliko nije neophodno trenutno djelovanje radi sprječavanja daljnjih neudovoljavanja podstavcima 1.c. ili 1.d. ovog članka, prava uspostavljena ovim člankom izvršavat će se isključivo nakon konzultacija s drugom ugovornom strankom.

3. Ovaj članak ne ograničava prava bilo koje ugovorne stranke da povuče, opozove, ograniči, ili nametne uvjete za ovlaštenje za rad ili tehničku dozvolu zračnog prijevoznika ili zračnih prijevoznika druge ugovorne stranke u skladu s odredbama članka 7. (Zaštita zračnog prometa).

Članak 5.
PRIMJENA ZAKONA

1. Prilikom ulaska, boravka na ili izlaska s državnog područja jedne ugovorne stranke zračni prijevoznici druge ugovorne stranke poštovat će njezine zakone i propise koji se odnose na letenje i zračnu plovidbu zrakoplova.

2. Putnici, posada ili teret na zrakoplovima zračnih prijevoznika jedne od ugovornih stranaka prilikom ulaska, boravka na ili izlaska s državnog područja druge ugovorne stranke poštovat će zakone i propise prve ugovorne stranke koji se odnose na ulazak na ili izlazak putnika, posade ili tereta na zrakoplovu s njezinog državnog područja (uključujući propise koji se odnose na ulazak, carinjenje, zaštitu zračnog prometa, useljenje, putovnice, carinsku kontrolu i karantenu ili, u slučaju pošte, poštanske propise) ili će navedeni zakoni i propisi biti poštovani u njihovo ime.

Članak 6.
SIGURNOST

1. Svaka ugovorna stranka priznat će valjanima, u svrhu obavljanja zračnog prometa predviđenog ovim Sporazumom, svjedodžbe o plovidbenosti, potvrde o osposobljenosti i dozvole izdane ili ovjerene od strane druge ugovorne stranke, a koje su još uvijek važeće, uz uvjet da su zahtjevi za te svjedodžbe ili dozvole barem jednaki minimalnim standardima koji se mogu utvrditi sukladno Konvenciji. Svaka ugovorna stranka, međutim, može odbiti ovjeriti, u svrhu letova iznad svog vlastitog državnog područja, potvrde o osposobljenosti i dozvole koje je njezinim vlastitim državljanima dodijelila ili ovjerila druga ugovorna stranka.

2. Svaka ugovorna stranka može zatražiti konzultacije glede sigurnosnih standarda kojih se pridržava druga ugovorna stranka, a koji se odnose na zrakoplovne uređaje, posade zrakoplova, zrakoplove, te letove određenih zračnih prijevoznika. Ukoliko, nakon takvih konzultacija, jedna ugovorna stranka ustanovi da se druga ugovorna stranka djelotvorno ne pridržava i ne primjenjuje sigurnosne standarde i zahtjeve u tim područjima koji su barem jednaki minimalnim standardima koji se mogu utvrditi sukladno Konvenciji, ona će obavijestiti drugu ugovornu stranku o takvim nalazima i o koracima koje smatra neophodnima da bi se udovoljilo tim minimalnim standardima, dok će druga ugovorna stranka poduzeti odgovarajuće korektivne aktivnosti. Svaka ugovorna stranka zadržava pravo povlačenja, opoziva ili ograničavanja ovlaštenja za rad ili tehničke dozvole zračnom prijevozniku, ili zračnim prijevoznicima, kojeg je ili koje je odredila druga ugovorna stranka u slučaju da druga ugovorna stranka ne poduzme odgovarajuće korektivne aktivnosti u razumnom roku.

Članak 7.
ZAŠTITA ZRAČNOG PROMETA

1. Sukladno svojim pravima i obvezama prema međunarodnom pravu, ugovorne stranke ponovno potvrđuju da njihova međusobna obveza zaštite sigurnosti civilnog zrakoplovstva od radnji nezakonitog djelovanja čini sastavni dio ovog Sporazuma. Ne ograničavajući općenitost svojih prava i obveza prema međunarodnom pravu, ugovorne stranke će posebice djelovati sukladno odredbama Konvencije o krivičnim djelima i nekim drugim aktima izvršenim u zrakoplovima, sastavljene u Tokiju 14. rujna 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, sastavljene u Hagu 16. prosinca 1970. godine, te Konvencije o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva, sastavljene u Montrealu 23. rujna 1971. godine i Protokola o suzbijanju nezakonitih akata nasilja na aerodromima koji služe međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, sastavljenog u Montrealu 24. veljače 1988. godine.

2. Ugovorne stranke će jedna drugoj na zahtjev osigurati svu potrebnu pomoć radi sprječavanja djela nezakonite otmice civilnih zrakoplova, te ostalih nezakonitih djela protiv sigurnosti tih zrakoplova, njihovih putnika i posade, te zračnih luka i navigacijskih uređaja, te bilo koje druge prijetnje sigurnosti civilne zračne plovidbe.

3. Ugovorne stranke će, u svojim međusobnim odnosima, djelovati sukladno standardima zaštite zračnog prometa i odgovarajućom preporučenom praksom koju je utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva i koji su određeni kao dodaci Konvenciji; one će zahtijevati da operatori zrakoplova iz njihova registra, operatori zrakoplova koji svoje glavno poslovno sjedište ili stalno mjesto boravka imaju na njihovom državnom području, te operatori zračnih luka na njihovom državnom području djeluju sukladno takvim odredbama o zaštiti zračnog prometa.

4. Svaka ugovorna stranka suglasna je poštovati odredbe o zaštiti zračnog prometa koje zahtijeva druga ugovorna stranka pri ulasku, izlasku te tijekom boravka na državnom području te druge ugovorne stranke, te da će poduzeti odgovarajuće mjere za zaštitu zrakoplova i za pregled putnika, posade, te njihove prtljage i ručne prtljage, kao i tereta i zaliha zrakoplova prije i tijekom ukrcaja ili utovara. Svaka će ugovorna stranka isto tako pozitivno razmotriti bilo koji zahtjev druge ugovorne stranke za poduzimanjem posebnih zaštitnih mjera kako bi se suprotstavilo određenoj prijetnji.

5. Ako se dogodi otmica ili prijetnja otmicom zrakoplova ili ako se dogode neka druga nezakonita djela protiv sigurnosti putnika, posade, zrakoplova, zračnih luka ili navigacijskih uređaja, ugovorne stranke će jedna drugoj pomoći olakšavanjem veza i drugim odgovarajućim mjerama usmjerenim na brzo i sigurno okončanje takvog događaja ili prijetnje.

6. Ako ugovorna stranka osnovano sumnja da se druga ugovorna stranka ne pridržava odredaba o zaštiti zračnog prometa iz ovog članka, zrakoplovne vlasti te ugovorne stranke mogu zatražiti izravne konzultacije sa zrakoplovnim vlastima druge ugovorne stranke. Izostanak postizanja zadovoljavajućeg sporazuma u roku od 15 dana od datuma takvog zahtjeva, predstavljat će osnovu za povlačenje, opoziv, ograničenje ili pak nametanje uvjeta za ovlaštenje za rad i tehničke dozvole zračnom prijevozniku, ili zračnim prijevoznicima, te ugovorne stranke. Ukoliko izvanredne okolnosti zahtijevaju ugovorna stranka može poduzeti privremenu mjeru i prije isteka roka od 15 dana.

Članak 8.
POSLOVNE MOGUĆNOSTI

1. Zračni prijevoznici svake ugovorne stranke imaju pravo osnovati urede na državnom području druge ugovorne stranke za promicanje i prodaju zračnog prijevoza.

2. Određeni zračni prijevoznici svake ugovorne stranke imaju pravo, sukladno zakonima i propisima druge ugovorne stranke koji se odnose na ulazak, boravak i zapošljavanje, na državno područje te druge ugovorne stranke dovesti i držati osoblje zaduženo za upravljanje i prodaju, te tehničko i operativno kao i drugo stručno osoblje potrebno za obavljanje zračnog prometa ili da koriste usluge bilo koje druge organizacije, tvrtke ili zračnog prijevoznika koji obavlja zračni promet na državnom području druge ugovorne stranke i kojima je dopušteno pružati takve usluge.

3. Bilo koji zračni prijevoznik svake ugovorne stranke može se na državnom području druge ugovorne stranke uključiti u prodaju zračnog prijevoza izravno, te prema vlastitom nahođenju zračnog prijevoznika, posredstvom svojih zastupnika, osim ako navedeno nije posebno određeno propisima za neredovite („charter") letove zemlje iz koje neredoviti („charter") let počinje, a koji se odnose na zaštitu sredstava putnika te prava putnika na otkazivanje i nadoknadu sredstava. Svaki zračni prijevoznik ima pravo prodavati navedeni prijevoz, a svaka je osoba slobodna platiti takav prijevoz u valuti tog državnog područja ili u slobodno konvertibilnim valutama.

4. Svaki zračni prijevoznik ima pravo promijeniti i doznačiti u svoju zemlju, na zahtjev, onaj dio lokalnih prihoda koji premašuje iznos lokalnih rashoda. Mijenjanje i doznačavanje bit će dopušteno bez odgode i ograničenja ili oporezivanja tih postupaka, prema tečaju primjenjivom na tekuće transakcije i doznake na datum kada prijevoznik uloži prvotni zahtjev za prijenosom.

5. Zračnim prijevoznicima svake ugovorne stranke bit će dopušteno da podmiruju lokalne troškove, uključujući nabavu goriva, na državnom području druge ugovorne stranke u lokalnoj valuti. Prema vlastitom nahođenju, zračni prijevoznici svake ugovorne stranke mogu podmirivati takve troškove na državnom području druge ugovorne stranke u slobodno konvertibilnim valutama sukladno lokalnim deviznim propisima.

6. Pri obavljanju ili održavanju letova za koje je ovlašten na ugovorenim linijama, bilo koji određeni zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke može sklopiti marketinške sporazume o suradnji kao što su sporazumi o zakupu prostora (*"blocked-space"*), *"code-sharing"* ili *"leasing"* sporazumi, sa

   a. zračnim prijevoznikom ili zračnim prijevoznicima bilo koje ugovorne stranke;

   b. zračnim prijevoznikom ili zračnim prijevoznicima treće zemlje; i

   c. pružateljem zemaljskih prijevozničkih usluga bilo koje zemlje;

   pod uvjetom da svi sudionici u navedenim sporazumima (i) imaju odgovarajuće ovlaštenje i (ii) da udovoljavaju zahtjevima koji se uobičajeno primjenjuju na takve sporazume.

7. a. Ne dovodeći u pitanje donji podstavak b., svaki određeni zračni prijevoznik ima, u svezi sa zemaljskim opsluživanjem na državnom području druge ugovorne stranke:

      (i) pravo izvršiti svoje vlastito zemaljsko opsluživanje („samostalno zemaljsko opsluživanje") ili, prema vlastitom nahođenju,

      (ii) pravo odabrati između dobavljača koji sudjeluju u tržišnom nadmetanju za pružanje usluga zemaljskog opsluživanja u cijelosti ili djelomično ako je tim dobavljačima dopušten pristup tržištu temeljem zakona i propisa svake ugovorne stranke i ako su ti dobavljači prisutni na tržištu.

   b. Prava navedena u točkama (i) i (ii) gornjeg podstavka a. biti će podložna isključivo posebnim preprekama raspoloživog prostora ili kapaciteta koje proizađu iz potrebe održavanja sigurnog rada zračnih luka. Kada takve prepreke spriječe samostalno zemaljsko opsluživanje i ako nema učinkovitog tržišnog natjecanja među dobavljačima koji pružaju usluge zemaljskog opsluživanja, sve će navedene usluge biti dostupne ne samo na jednakoj, već i na odgovarajućoj osnovi svim zračnim prijevoznicima; cijene takvih usluga neće prekoračivati njihove cjelokupne troškove uključujući razuman povrat sredstava nakon amortizacije.

8. Bez obzira na bilo koju drugu odredbu ovog Sporazuma, zračnim prijevoznicima i posrednim pružateljima usluga teretnog prijevoza obiju ugovornih stranaka dopustit će se, bez ograničenja, korištenje bilo kojeg zemaljskog teretnog prijevoza koji je u svezi s međunarodnim zračnim prometom na ili sa bilo kojih mjesta na državnim područjima ugovornih stranaka ili u trećim zemljama, uključujući prijevoz na i sa svih zračnih luka opremljenih za carinjenje i uključujući, gdje je to potrebno, pravo prijevoza neocarinjene robe prema primjenjivim zakonima i propisima. Takav će teret, bez obzira prevozi li se zemaljskim prijevozom ili zrakom, imati pristup carinjenju i carinarnicama u zračnim lukama. Zračni prijevoznici mogu odabrati hoće li obavljati svoj vlastiti zemaljski prijevoz ili će ga osiguravati kroz sporazume s drugim zemaljskim prijevoznicima, uključujući zemaljski prijevoz koji obavljaju drugi zračni prijevoznici i neizravni pružatelji teretnog zračnog prijevoza. Navedeni intermodalni teretni prijevoz može se nuditi po jedinstvenoj cijeni koja predstavlja cijenu za kombinirani zračni i zemaljski prijevoz, pod uvjetom da se otpremnici ne obmanjuju glede činjenica koje se odnose na takav prijevoz.

Članak 9.
CARINE I NAPLATE

1. Pri dolasku na državno područje jedne ugovorne stranke, zrakoplovi kojima određeni zračni prijevoznici druge ugovorne stranke obavljaju međunarodni zračni promet, njihova uobičajena oprema, zemaljska oprema, gorivo, maziva ulja, zalihe potrošne tehničke robe, rezervni dijelovi (uključujući motore), zalihe zrakoplova (uključujući, ali ne ograničavajući se na proizvode kao što je hrana, pića i alkoholna pića, duhan i drugi proizvodi namijenjeni prodaji putnicima ili korištenju od strane putnika u ograničenim količinama tijekom leta), te drugi proizvodi namijenjeni korištenju ili koji se koriste isključivo u svezi s letom ili servisiranjem zrakoplova uključenog u međunarodni zračni promet bit će oslobođeni, na temelju uzajamnosti, od svih uvoznih ograničenja, poreza na imovinu i poreza na kapital, carina, trošarina i sličnih pristojbi i naplata koje su (a) nametnule nacionalne vlasti, te (b) koje se ne temelje na troškovima pruženih usluga pod uvjetom da takva oprema i zalihe ostaju u zrakoplovu.

2. Postojat će također oslobođenje, na temelju uzajamnosti, od poreza, davanja, carina, naknada i naplata navedenih u stavku 1. ovog članka, s izuzetkom naplata koje se temelje na cijeni pruženih usluga za:

   a. zalihe zrakoplova unijete ili isporučene na državnom području jedne ugovorne stranke i ukrcane u zrakoplov, u razumnim količinama, te namijenjene korištenju u odlazećem zrakoplovu kojeg u međunarodnom zračnom prometu koristi zračni prijevoznik druge ugovorne stranke, čak i kada se te zalihe koriste na dijelu putovanja koje se odvija preko državnog područja ugovorne stranke na kojem su ukrcane;

   b. zemaljsku opremu i rezervne dijelove (uključujući motore) unesene na državno područje ugovorne stranke radi servisiranja, održavanja ili popravka zrakoplova kojeg u međunarodnom zračnom prometu koristi zračni prijevoznik druge ugovorne stranke;

   c. gorivo, maziva ulja i zalihe potrošne tehničke robe unijete ili isporučene na državnom području ugovorne stranke za korištenje u zrakoplovu kojeg u međunarodnom zračnom prometu koristi zračni prijevoznik druge ugovorne stranke čak i kada se te zalihe koriste na dijelu putovanja koje se odvija preko državnog područja ugovorne stranke na kojem su ukrcane; i

   d. promidžbene i reklamne materijale unijete ili isporučene na državnom području jedne ugovorne stranke i ukrcane u taj zrakoplov, u razumnim količinama, namijenjene korištenju u odlazećem zrakoplovu kojeg u međunarodnom zračnom prometu koristi zračni prijevoznik druge ugovorne stranke, čak i kada se te zalihe koriste na dijelu putovanja koje se odvija preko državnog područja ugovorne stranke na kojem su ukrcane.

3. Za opremu i zalihe navedene u stavcima 1. i 2. ovog članka može se zatražiti da ostanu pod nadzorom ili kontrolom nadležnih tijela.

4. Oslobođenja propisana u ovom članku moći će se isto tako primjenjivati kada određeni zračni prijevoznici jedne ugovorne stranke ugovore s nekim drugim zračnim prijevoznikom, koji na jednak način uživa takva oslobođenja kod druge ugovorne stranke, posudbu ili prijenos proizvoda navedenih u stavcima 1. i 2. ovog članka na državnom području druge ugovorne stranke.

5. Ako Hrvatska predvidi primjenu bilo kakvog poreza, pristojbe, carine, naknade ili druge naplate na gorivo kojim se opskrbljuje zrakoplov zračnih prijevoznika Sjedinjenih Država na državnom području Hrvatske, to će se pitanje uputiti na konzultacije sukladno članku 13. Sporazuma i o njemu će se odlučivati na temelju konsenzusa Vlade Sjedinjenih Američkih Država i Vlade Republike Hrvatske.

Članak 10.
KORISNIČKE NAKNADE

1. Korisničke naknade koje nadležne vlasti ili tijela svake ugovorne stranke zadužena za naknade mogu nametnuti zračnim prijevoznicima druge ugovorne stranke bit će pravedne, razumne, neće biti nepravedno diskriminirajuće, te će se jednakomjerno rasporediti na kategorije korisnika. U svakom slučaju, bilo koja od navedenih korisničkih naknada odredit će se zračnim prijevoznicima druge ugovorne stranke pod uvjetima koji nisu manje povoljni od najpovoljnijih primjenjivih uvjeta za bilo kojeg drugog zračnog prijevoznika u trenutku kada se naknade određuju.

2. Korisničke naknade nametnute zračnim prijevoznicima druge ugovorne stranke mogu odražavati, ali neće prekoračivati, ukupne troškove koje imaju nadležne vlasti ili tijela zadužena za naknade glede osiguranja odgovarajućih usluga kao što su usluge zračne luke, zaštite okoliša zračne luke, zračne plovidbe, te uređaja zaštite zračnog prometa i pružanja usluga u zračnoj luci ili unutar sustava zračne luke. Takve naknade mogu uključivati razuman povrat sredstava nakon amortizacije. Uređaji i usluge za koje su naplate nametnute pružat će se na učinkovitoj i ekonomskoj osnovi.

3. Svaka ugovorna stranka će poticati konzultacije između nadležnih vlasti ili tijela zaduženih za naknade na svom državnom području i zračnih prijevoznika koji koriste usluge i uređaje i potaknut će nadležne vlasti ili tijela zadužena za naknade i zračne prijevoznike da razmjenjuju takve podatke prema potrebi kako bi dopustile detaljno preispitivanje razumnosti naplata sukladno načelima iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Svaka će ugovorna stranka poticati nadležne vlasti zadužene za naknade da dostave korisnicima razumnu pisanu obavijest o bilo kakvom prijedlogu promjena korisničkih naknada kako bi im se omogućilo izražavanje njihovog mišljenja prije provođenja promjena.

4. Niti za jednu ugovornu stranku neće se smatrati, tijekom postupaka rješavanja sporova sukladno članku 14., da krši odredbu ovog članka, osim ako (a) propusti provesti preispitivanje naknade ili postupanja koje je predmetom žalbe druge ugovorne stranke u razumnom vremenu; ili (b) nakon takvog preispitivanja propusti poduzeti sve korake koji su u njezinoj moći da ispravi bilo koju naknadu ili postupak koji nije sukladan ovom članku.

Članak 11.
POŠTENO TRŽIŠNO NATJECANJE

1. Svaka će ugovorna stranka dopustiti pravednu i jednaku mogućnost za određene zračne prijevoznike obiju ugovornih stranaka da se natječu u obavljanju međunarodnog zračnog prometa uređenog ovim Sporazumom.

2. Svaka će ugovorna stranka dopustiti svakom određenom zračnom prijevozniku da odredi učestalost i kapacitet međunarodnog zračnog prometa koji on nudi temeljem poslovnih prosudbi na tržištu. Sukladno ovom pravu, niti jedna ugovorna stranka neće jednostrano ograničiti opseg prometa, učestalost ili redovitost letova ili pak tip ili tipove zrakopiova kojima lete određeni zračni prijevoznici druge ugovorne stranke, osim ako se to ne zahtijeva zbog carinskih, tehničkih ili operativnih razloga ili radi utjecaja na okoliš pod jednakim uvjetima sukladnim članku 15. Konvencije.

3. Niti jedna ugovorna stranka neće nametati određenim zračnim prijevoznicima druge ugovorne stranke zahtjeve glede prava prvokupa, uzlaznih pokazatelja, naknade bez prava žalbe ili bilo koji drugi zahtjev glede kapaciteta, učestalosti ili prometa koji ne bi bio u skladu sa svrhom ovog Sporazuma.

4. Niti jedna ugovorna stranka neće zahtijevati od zračnih prijevoznika druge ugovorne stranke da joj podnesu redove letenja, planove neredovitih („*charter*") letova ili planove letenja na odobrenje, osim ako se navedeno zahtijeva na nediskriminirajućoj osnovi radi provođenja jednakih uvjeta predviđenih stavkom 2. ovog članka ili ako je to izričito odobreno u nekom Dodatku ovom Sporazumu. Ukoliko jedna ugovorna stranka zahtijeva takav postupak u svrhu obavještavanja, ona će formalna opterećenja glede zahtjeva za podnošenjem na odobravanje i glede navedenih postupaka predviđenih za posrednike u zračnom prometu i određene zračne prijevoznike druge ugovorne stranke svesti na najmanju moguću mjeru.

Članak 12.
UTVRĐIVANJE CIJENA

1. Svaka će ugovorna stranka dopustit svakom određenom zračnom prijevozniku da utvrdi cijene za zračni promet na temelju poslovnih prosudbi na tržištu. Uplitanje ugovornih stranaka ograničit će se na:
   a. sprječavanje nerazumno diskriminirajućih cijena ili postupaka;
   b. zaštitu korisnika od cijena koje su nerazumno visoke ili ograničavajuće zbog zlouporabe povlaštenog položaja; i
   c. zaštitu zračnih prijevoznika od cijena koje su umjetno niske zbog izravne ili neizravne vladine subvencije ili potpore.

2. Neće se tražiti podnošenje na odobrenje cijena za međunarodni prijevoz između državnih područja ugovornih stranaka. Bez obzira na prethodno navedeno, određeni zračni prijevoznici ugovornih stranaka će na zahtjev i dalje omogućavati neposredan pristup podacima o prethodnim i sadašnjim cijenama, te cijenama koje se predlažu zrakoplovnim vlastima ugovornih stranaka na način i u obliku prihvatljivom tim zrakoplovnim vlastima.

3. Niti jedna ugovorna stranka neće poduzimati jednostrane radnje kako bi spriječila uvođenje ili produljenje cijene koja je predložena za naplatu ili koju naplaćuje (i) zračni prijevoznik bilo koje ugovorne stranke za međunarodni zračni prijevoz između državnih područja ugovornih stranaka, ili (ii) zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke za međunarodni zračni prijevoz između državnog područja druge ugovorne stranke i bilo koje druge zemlje, uključujući u oba slučaja prijevoz temeljen na kombiniranim linijama više zračnih prijevoznika ili na različitim linijama istog prijevoznika. Ukoliko bilo koja ugovorna stranka smatra da bilo koja od navedenih cijena nije u skladu s odlukama koje su navedene u stavku 1. ovog članka, zatražit će konzultacije te obavijestiti drugu ugovornu stranku o razlozima svoga nezadovoljstva što je prije moguće. Te će se konzultacije održati najkasnije 30 dana nakon primitka zahtjeva, a ugovorne stranke će surađivati glede davanja podataka potrebnih za razumno rješavanje tog pitanja. Ako se ugovorne stranke sporazumiju o cijeni za koju je poslana obavijest nezadovoljstva, svaka će ugovorna stranka dati sve od sebe da provede taj sporazum. Ako se uzajamni sporazum ne postigne, cijena će stupiti na snagu ili će i dalje biti na snazi.

Članak 13.
KONZULTACIJE

Bilo koja ugovorna stranka može u svakom trenutku zatražiti konzultacije u vezi s ovim Sporazumom, uključujući, ali ne ograničavajući se na, tumačenje i primjenu ovog Sporazuma. Takve će konzultacije početi što je ranije moguće, a najkasnije 60 dana od datuma kada je druga ugovorna stranka primila zahtjev, osim ako se ugovorne stranke ne dogovore drugačije.

Članak 14.
RJEŠAVANJE SPOROVA

1. Bilo koji spor koji proizađe iz ovog Sporazuma, osim sporova koji mogu proizaći temeljem stavka 3. članka 12. (Utvrđivanje cijena), koji se ne riješi u prvom krugu formalnih konzultacija, može se podnijeti sporazumom ugovornih stranaka na odlučivanje nekoj osobi ili tijelu. Ako se ugovorne stranke ne dogovore na navedeni način, spor će se, na zahtjev bilo koje ugovorne stranke, podnijeti na arbitražu u skladu s postupkom navedenim u nastavku.

2. Arbitražu će provesti arbitražni sud sastavljen od tri arbitra koji će se osnovati na sljedeći način:

   a. u roku od 30 dana nakon primitka zahtjeva za arbitražom, svaka će ugovorna stranka imenovati jednog arbitra. U roku od 60 dana od imenovanja tih dvaju arbitara, oni će sporazumno imenovati trećeg arbitra koji će imati ulogu predsjednika arbitražnog suda;

   b. ukoliko bilo koja ugovorna stranka propusti imenovati arbitra, ili treći arbitar ne bude imenovan sukladno podstavku a. ovog stavka, bilo koja ugovorna stranka može zatražiti od predsjednika Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva da imenuje potrebnog arbitra ili potrebne arbitre u roku od 30 dana. Ako je predsjednik Vijeća državljanin jedne od ugovornih stranaka, najstariji potpredsjednik koji nije izuzet s ove osnove provest će imenovanje.

3. Ako drugačije nije dogovoreno, arbitražni će sud odrediti granice svoje nadležnosti sukladno ovom Sporazumu i uspostavit će svoja vlastita pravila postupka. Arbitražni sud, kad bude sastavljen, može preporučiti privremene pomoćne mjere koje će vrijediti do donošenja njegove konačne odluke. Pod vodstvom arbitražnog suda ili na zahtjev bilo koje od ugovornih stranaka, održat će se rasprava radi utvrđivanja preciznih pitanja o kojima će se izreći pravorijek i posebnih postupaka kojih će se arbitražni sud pridržavati, najkasnije 15 dana nakon potpunog konstituiranja arbitražnog suda.

4. Ako nije dogovoreno drugačije ili ako drugačije ne naloži arbitražni sud, svaka će ugovorna stranaka podnijeti memorandum u roku od 45 dana od trenutka potpunog konstituiranja arbitražnog suda. Odgovori će prispjeti nakon 60 dana. Arbitražni će sud održati saslušanje na zahtjev bilo koje ugovorne stranke ili na svoju vlastitu inicijativu u roku od 15 dana nakon prispijeća odgovora.

5. Arbitražni će sud nastojati donijeti pisanu odluku u roku od 30 dana nakon završetka saslušanja ili, ako saslušanje nije održano, nakon datuma podnošenja obaju odgovora. Arbitražni sud donosi odluku većinom glasova.

6. Ugovorne stranke mogu predati zahtjev za pojašnjenjem odluke u roku od 15 dana nakon njezinog donošenja, a dano pojašnjenje izdat će se u roku od 15 dana od takvog zahtjeva.

7. Svaka će ugovorna stranka, do razine koja je u skladu s njezinim nacionalnim pravom, u potpunosti provesti bilo koju odluku ili pravorijek arbitražnog suda.

8. Ako arbitražni sud ustanovi da je došlo do kršenja ovog Sporazuma, te ako odgovorna ugovorna stranka ne ispravi kršenje, ili ako ne postigne međusobni zadovoljavajući dogovor s drugom ugovornom strankom u roku od 40 dana nakon obavijesti o odluci arbitražnog suda, druga ugovorna stranka može obustaviti primjenu usporedivih povlastica koje proizlaze iz ovog Sporazuma do trenutka kada će ugovorne stranke postići dogovor o rješavanju spora. Ništa se u ovom stavku neće tumačiti kao ograničavanje prava bilo koje ugovorne stranke da poduzme protumjere u skladu s međunarodnim pravom.

9. Troškove arbitražnog suda, uključujući naknade i troškove arbitara ugovorne će stranke snositi u jednakim dijelovima. Bilo kakve troškove koje je imao predsjednik Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u svezi s postupcima iz stavka 2., podstavka b. ovog članka smatrat će se dijelom troškova arbitražnog suda.

Članak 15.
PRESTANAK

Bilo koja ugovorna stranka može, u svakom trenutku, obavijestiti drugu ugovornu stranku u pisanom obliku, diplomatskim putem, o svojoj odluci da okonča ovaj Sporazum. Takva obavijest istovremeno će se uputiti i Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva. Ovaj Sporazum prestaje u ponoć (u mjestu primitka pisane obavijesti upućene drugoj ugovornoj stranci) na kraju prometne sezone Međunarodne udruge zračnih prijevoznika (IATA) koja je na snazi godinu dana nakon datuma pisane obavijesti o okončanju, osim ako se obavijest ne povuče dogovorom ugovornih stranaka prije isteka tog razdoblja.

Članak 16.
REGISTRACIJA KOD ICAO-a

Ovaj će Sporazum i sve njegove izmjene i dopune biti registrirani kod Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva.

Članak 17.
STUPANJE NA SNAGU

Ovaj Sporazum stupa na snagu datumom posljednje pisane obavijesti kojom ugovorne stranke obavještavaju jedna drugu, diplomatskim putem, da su ispunjeni svi unutarnji pravni uvjeti potrebni za njegovo stupanje na snagu.

Nakon njegovog stupanja na snagu, ovaj će Sporazum zamijeniti, između Sjedinjenih Američkih Država i Republike Hrvatske, Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije o zračnom prometu, potpisan u Washingtonu 15. prosinca 1977. godine, kako je izmijenjen i dopunjen, i Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije o neredovitom zračnom prometu, potpisan u Beogradu 27. rujna 1973. godine, kako je izmijenjen i dopunjen.

U POTVRDU NAVEDENOG, dolje potpisani, propisno ovlašteni od svojih Vlada, potpisali su ovaj Sporazum.

SASTAVLJENO u Washingtonu, dana 3. veljače, 2011. godine, u dva izvornika, na engleskom i hrvatskom jeziku, pri čemu su oba teksta jednako vjerodostojna.

ZA VLADU SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA	ZA VLADU REPUBLIKE HRVATSKE
Hillary Rodham Clinton	

DODATAK I

REDOVITI ZRAČNI PROMET

Odjeljak 1.
Zračne linije

Zračni prijevoznici svake ugovorne stranke koji su određeni u ovom Dodatku imaju pravo, sukladno uvjetima njihovog određenja, obavljati redoviti međunarodni zračni promet između mjesta na slijedećim linijama:

A. Linije za zračnog prijevoznika ili zračne prijevoznike koje je odredila Vlada Republike Hrvatske:

1. Iz mjesta iza Republike Hrvatske preko Republike Hrvatske i mjesta između do jednog ili više mjesta u Sjedinjenim Državama i izvan njih.
2. Za isključivo teretni let ili letove, između Sjedinjenih Država i bilo kojeg mjesta ili mjêsta.

B. Linije za zračnog prijevoznika ili zračne prijevoznike koje je odredila Vlada Sjedinjenih Američkih Država:

1. Iz mjesta iza Sjedinjenih Država preko Sjedinjenih Država i mjesta između do jednog ili više mjesta u Republici Hrvatskoj i izvan nje.
2. Za isključivo teretni let ili letove, između Republike Hrvatske i bilo kojeg mjesta ili mjêsta.

Odjeljak 2.
Elastičnost obavljanja prometa

Svaki određeni zračni prijevoznik može, na jednom ili na svim letovima prema vlastitom izboru:

1. obavljati letove u bilo kojem ili u oba smjera;
2. kombinirati različite brojeve leta unutar leta jednog zrakoplova;
3. obavljati promet između mjesta ispred, mjesta između, te mjesta iza i mjesta na državnim područjima ugovornih stranaka na linijama u bilo kojoj kombinaciji i bilo kojim redoslijedom;
4. izostaviti zaustavljanja u bilo kojem mjestu ili mjestima;
5. upućivati promet iz bilo kojeg od njegovih zrakoplova u bilo koji od njegovih ostalih zrakoplova u bilo kojem mjestu na linijama;
6. obavljati promet iz i do mjesta iza bilo kojeg mjesta na njegovom državnom području sa ili bez promjene zrakoplova ili broja leta i može održavati i oglašavati takve letove u javnosti kao izravne letove u prolazu; i
7. zaustavljati se u bilo kojem mjestu (bilo kojim mjestima) na ili izvan državnog područja bilo koje ugovorne stranke.

bez ograničenja glede smjera ili zemljopisnih ograničenja, te bez gubitka bilo kojeg prava na prijevoz prometa koji je inače dopušten prema ovom Sporazumu; pod uvjetom da se, s iznimkom isključivo teretnog prometa, promet obavlja u mjesto i iz mjesta na državnom području ugovorne stranke koja određuje zračnog prijevoznika.

Odjeljak 3.
Promjena (prijevoznog) opsega

Na bilo kojem dijelu ili na bilo kojim dijelovima prethodno navedenih linija, bilo koji određeni zračni prijevoznik može obavljati međunarodni zračni promet bez ikakvih ograničenja glede promjene, u bilo kojem mjestu na liniji, tipa ili broja zrakoplova kojim obavlja letenje; pod uvjetom da, s iznimkom isključivo teretnog prometa, u odlazećem smjeru, prijevoz iza takvog mjesta predstavlja nastavak prijevoza s državnog područja ugovorne stranke koja je odredila zračnog prijevoznika, a u dolazećem smjeru, prijevoz na državno područje ugovorne stranke koja je odredila zračnog prijevoznika predstavlja nastavak prijevoza iz mjesta iza takvog mjesta.

DODATAK II

NEREDOVITI („CHARTER") ZRAČNI PROMET

Odjeljak 1.

A. Zračni prijevoznici svake ugovorne stranke određeni prema ovom Dodatku, imaju pravo, sukladno uvjetima njihovog određenja, obavljati međunarodni neredoviti („charter") promet putnika (te njihove prtljage koju imaju uza se) i/ili tereta (uključujući, ali ne ograničavajući se na, teretne nastavne, odvojene i kombinirane (putničke/teretne) neredovite („charter") letove):

1. između bilo kojeg mjesta ili mjêsta na državnom području ugovorne stranke koja je odredila zračnog prijevoznika i bilo kojeg mjesta ili mjêsta na državnom području druge ugovorne stranke; i
2. između bilo kojeg mjesta ili mjêsta na državnom području druge ugovorne stranke i bilo kojeg mjesta ili mjêsta u trećoj zemlji ili zemljama, pod uvjetom da, s iznimkom teretnih neredovitih („charter") letova, takav promet predstavlja dio nastavnog leta, sa ili bez promjene zrakoplova, koji uključuje let do matične zemlje u svrhu prijevoza lokalnog prometa između matične zemlje i državnog područja druge ugovorne stranke.

B. Pri obavljanju prometa obuhvaćenog ovim Dodatkom, zračni prijevoznici svake ugovorne stranke koji su određeni prema ovom Dodatku isto tako imaju pravo: (1) zaustavljati se u bilo kojim mjestima bilo da se nalaze unutar ili izvan državnog područja bilo koje ugovorne stranke; (2) obavljati promet u tranzitu preko državnog područja druge ugovorne stranke; (3) kombinirati u istom zrakoplovu promet koji dolazi s državnog područja jedne ugovorne stranke, promet koji dolazi s državnog područja druge ugovorne stranke, te promet koji dolazi iz trećih zemalja; i (4) obavljati međunarodni zračni prometa bez ikakvih ograničenja glede promjene tipa ili broja zrakoplova kojim lete u bilo kojem mjestu na liniji; pod uvjetom da, s iznimkom teretnih neredovitih („charter") letova, u odlazećem smjeru, prijevoz iza takvog mjesta predstavlja nastavak prijevoza s državnog područja ugovorne stranke koja je odredila zračnog prijevoznika, a u dolazećem smjeru, prijevoz na državno područje ugovorne stranke koja je odredila zračnog prijevoznika predstavlja nastavak prijevoza iz mjesta iza takvog mjesta.

C. Svaka će ugovorna stranka blagonaklono pristupiti razmatranju zahtjeva zračnih prijevoznika druge ugovorne stranke za obavljanjem prometa koji nije obuhvaćen ovim Dodatkom na temelju poštovanja i uzajamnosti.

Odjeljak 2.

A. Bilo koji zračni prijevoznik određen od strane bilo koje ugovorne stranke koji obavlja međunarodni neredoviti („charter") zračni promet koji dolazi s državnog područja bilo koje ugovorne stranke, bilo da se temelji na jednosmjernom ili povratnom putovanju, ima mogućnost postupati sukladno zakonima, propisima, te pravilima koji se odnose na neredovite („charter") letove bilo svoje matične zemlje, bilo zemlje druge ugovorne stranke. Ako jedna ugovorna stranka primjenjuje različita pravila, propise, rokove, uvjete ili ograničenja na jednog ili više svojih zračnih prijevoznika, ili na zračne prijevoznike različitih zemalja, svaki određeni zračni prijevoznik bit će podložan najmanje restriktivnim od navedenih kriterija.

B. Međutim, ništa sadržano u gornjem stavku neće ograničiti prava bilo koje ugovorne stranke da zahtijeva od zračnih prijevoznika određenih prema ovom Dodatku od strane bilo koje ugovorne stranke da se pridržavaju zahtjeva glede zaštite sredstava putnika i prava putnika na otkazivanje, te prava na povrat sredstava.

Odjeljak 3.

S izuzetkom pravila za zaštitu potrošača navedenih u prethodnom stavku, niti jedna ugovorna stranka neće tražiti od zračnog prijevoznika određenog prema ovom Dodatku od strane druge ugovorne stranke, glede prijevoza prometa s državnog područja te druge ugovorne stranke ili treće zemlje na osnovi jednosmjernog ili povratnog putovanja, da preda više od izjave o usklađenosti s primjenjivim zakonima, propisima i pravilima navedenim u odjeljku 2. ovog Dodatka ili o izuzimanju od tih zakona, propisa ili pravila koje su mu dodijelile mjerodavne zrakoplovne vlasti.