CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and BOSNIA AND HERZEGOVINA

Signed at Washington November 22, 2005

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."

BOSNIA AND HERZEGOVINA

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington November 22, 2005;
Entered into force November 22, 2005.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

BOSNIA AND HERZEGOVINA

The United States of America and Bosnia and Herzegovina (hereinafter, "the Parties");

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;

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; and

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

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 Bosnia and Herzegovina, the Council of Ministers-Ministry of Communication and Transport-Directorate of Civil Aviation (hereinafter the "BH DCA"), and any person or agency authorized to perform functions exercised by the BH DCA;

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. "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 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 Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "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;

9. "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;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "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 Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other 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 Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their

baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each 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 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 Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. 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 Party considering the application or applications; and

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

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

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

c. the other 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 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other 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 Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one 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 Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each 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 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 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 Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other 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 Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other 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 Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on 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 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 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 Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect

passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

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

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other 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.

5. 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.

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

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

a) an airline or airlines of either 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.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both 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 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 Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other 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 Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other 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 Party in which they are taken on board;

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

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other 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 Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other 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 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 Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other 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 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 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 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 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 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 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 Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each 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 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 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 Party shall impose on the other 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 Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other 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 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 Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the 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 Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither 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 Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for

international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either 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 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 Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each 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 Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other 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 Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

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

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

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 tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

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

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

6. The 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 Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

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

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the 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 and its Annexes shall enter into force on the date of signature. Upon its entry into force, this Agreement shall supersede, as between the United States and Bosnia and Herzegovina, the Non-scheduled Air Service Agreement, with annexes and protocol, between the United States of America and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, signed at Belgrade September 27, 1973, as amended, and the Air Transport Agreement between the United States of America and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, signed at Washington December 15, 1977, as amended.

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

DONE at Washington, this twenty-second day of November, 2005, in duplicate, in the English, Bosnian, Serbian and Croatian languages, each text being equally authentic.

FOR
THE UNITED STATES OF AMERICA:

Condoleezza Rice
Secretary of State

FOR
BOSNIA AND HERZEGOVINA:

Mladen Ivanić
Foreign Minister

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each 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 United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Bosnia and Herzegovina and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Bosnia and Herzegovina and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by Bosnia and Herzegovina:

1. From points behind Bosnia and Herzegovina via Bosnia and Herzegovina 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.

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 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; and

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;

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 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 Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the 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 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 Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other 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 Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each 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 Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other 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 Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party

that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either 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 Party. If a 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 Party to require airlines designated under this Annex by either 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 Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other 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 O ZRAČNOM PROMETU

IZMEĐU

SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

I

BOSNE I HERCEGOVINE

Sjedinjene Američke Države i Bosna i Hercegovina (dalje u tekstu "ugovorne strane");

U želji da promoviraju međunarodni zračni sistem zasnovan na konkurenciji između zrakoplovnih prijevoznika na tržištu, uz minimalno uplitanje i reguliranje od strane vlade;

U želji da olakšaju ekspanziju mogućnosti u međunarodnom zračnom prometu;

U želji da omoguće da zrakoplovni prijevoznici mogu ponuditi javnosti različit dijapazon usluga po najnižoj cijeni koje nisu diskrimininirajuće i ne predstavljaju zloupotrebu dominantne pozicije, te u želji da ohrabre pojedinačne zrakoplovne prijevoznike da odrede i implementiraju inovativne i konkurentne cijene;

U želji da osiguraju najviši stepen sigurnosti i bezbjednosti u međunarodnom zračnom prometu, i da potvrde svoju izuzetnu zabrinutost u vezi sa aktima ili prijetnjama protiv sigurnosti letjelica, što može ugroziti sigurnost osoba ili imovine, nepovoljno utjecati na obavljanje zračnog prometa, i podrivati povjerenje javnosti u sigurnost civilnog zrakoplovstva; i

S obzirom da su potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje u Čikagu, 7. decembra 1944. godine;

Dogovorile su se kako slijedi:

Član 1.

Definicije

U svrhu ovog Sporazuma, ako se drugačije ne dogovori, izraz:

1) "**Tijela nadležna za zračni promet**" označava, u slučaju Sjedinjenih Američkih Država, Ministarstvo prometa, ili njegov nasljednik, a u slučaju Bosne i Hercegovine, Vijeće ministara-Ministarstvo komunikacija i transporta-Direkcija civilne avijacije Bosne i Hercegovine (U daljem tekstu BH DCA) ili bilo koja osoba ili tijelo ovlašteno da vrši bilo koju od određenih funkcija koje sada vrši;

2) **"Sporazum"** označava ovaj Sporazum, njegove anekse i svaki amandman na ovaj Sporazum ili na njegove anekse;

3) **"Zračni promet"** označava javni prijevoz putnika, prtljaga, tereta i pošte letjelicama, odvojeno ili kombinirano, za naknadu ili unajmljivanje;

4) **"Konvencija"** označava Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorenu za potpisivanje u Čikagu, 7. decembra 1944. godine i ona uključuje:
   i) svaki amandman koji je stupio na snagu u skladu sa Članom 94. (a) Konvencije i koji su ratificirale obje ugovorne strane; i
   ii) svaki Aneks ili amandman koji je usvojen u skladu sa Članom 90. Konvencije, sve dok je svaki amandman ili aneks u svakom trenutku na snazi u obje ugovorne strane;

5) "**Imenovani zrakoplovni prijevoznik**" označava zrakoplovnog prijevoznika imenovanog i ovlaštenog u skladu sa Članom 3. ovog Sporazuma;

6) **"Ukupni iznos"** označava cijenu obavljanja prometa plus razumna naplata za administrativne režijske troškove;

7) **"Međunarodni zračni promet"** označava zračni promet koji prolazi kroz zračni prostor preko teritorije više od jedne države;

8) **"Cijena"** označava cijenu vožnje, taksu ili naplatu za prijevoz putnika (i njihovog prtljaga) i/ili tereta (isključujući poštu) u zračnom prometu, koju naplaćuju zrakoplovni prijevoznici, i njihovi agenti, i uvjete koji reguliraju dostupnost takve cijene vožnje, takse ili naplate;

9) **"Zaustavljanje u svrhe koje nisu prometne prirode"** označava slijetanje u bilo koju svrhu koja ne podrazumijeva ulazak ili izlazak putnika, utovar ili istovar prtljaga, tereta i/ili pošte u zračnom prometu;

10) **"Teritorija"** označava kopneni prostor koji je pod suverenitetom, sudskom nadležnosti, zaštitom, ili starateljstvom ugovorne strane, i njihove granične teritorijalne vode; i

11) **"Naplate od korisnika"** označava iznose koji se naplaćuju od zrakoplovnih prijevoznika, kako bi se osigurala oprema za zračne luke ili objekti, tj. objekti za zrakoplovnu navigaciju, objekti za sigurnost u zrakoplovstvu ili zračni promet koji uključuje usluge i objekte u vezi sa prometom.

Član 2.

Dodjela prava

1) Svaka ugovorna strana daje drugoj ugovornoj strani sljedeća prava za obavljanje međunarodnog zračnog prometa od strane zrakoplovnih prijevoznika druge ugovorne strane:

   a) pravo da nadlijeće njenu teritoriju bez slijetanja;

   b) pravo da se zaustavlja na njenoj teritoriji u svrhe koje nisu prometne prirode; i

   c) prava drugačije naznačena u ovom Sporazumu;

2) Ništa iz ovog Člana neće se smatrati prenošenjem prava na određenog zrakoplovnog prijevoznika jedne ugovorne strane, da primi na letjelicu, na teritoriji druge ugovorne strane, putnike, teret ili poštu, koji se prevoze za naknadu i koje su usmjerene prema drugoj destinaciji na teritoriji druge ugovorne strane.

Član 3.

Odabir zrakoplovnih prijevoznika i izdavanje dozvole za rad

1) Svaka Ugovorna strana imat će pravo da odabere onoliko zrakoplovnih prijevoznika koliko želi u svrhu obavljanja međunarodnog zračnog prometa, u skladu sa ovim Sporazumom, i imat će pravo da povuče ili izmijeni ta imenovanja. Obavjest o odabiru drugoj ugovornoj strani bit će proslijeđeno napismeno i putem diplomatskih kanala, i

ono će identificirati da li je zrakoplovni prijevoznik ovlašten da obavlja vrstu zračnog prometa navedenu u Aneksu I ili u Aneksu II, ili obje vrste.

2) Po prijemu ove obavjesti o odabiru, i aplikacija od strane imenovanog zrakoplovnog prijevoznika, u obliku i na način propisan za dozvole za rad i tehničke dozvole, druga ugovorna strana dat će odgovarajuće ovlasti i dozvole, uz minimalno proceduralno kašnjenje, pod uvjetom:

a) da su većinsko vlasništvo i efikasni nadzor tog zrakoplovnog prijevoznika dodijeljeni onoj ugovornoj strani koja bira zrakoplovnog prijevoznika, državljanima te ugovorne strane, ili i jednima i drugima;

b) da je odabrani zrakoplovni prijevoznik kvalificiran da ispuni uvjete propisane zakonima i propisima koje ova ugovorna strana uobičajeno primjenjuje pri obavljanju međunarodnog zračnog prometa, uzimajući u obzir aplikaciju ili aplikacije; i

c) pod uvjetom da ugovorna strana koja bira zrakoplovnog prijevoznika održava standarde navedene u Članu 6. (Sigurnost) i Članu 7. (Sigurnost u zrakoplovstvu).

Član 4.

Poništenje dozvola za rad

1) Svaka ugovorna strana može poništiti, suspendirati ili ograničiti dozvole za rad ili tehničke dozvole zrakoplovnom prijevozniku kojeg je odabrala druga ugovorna strana, kada:

a) većinsko vlasništvo i efikasni nadzor tog zrakoplovnog prijevoznika nisu dodijeljeni drugoj ugovornoj strani, državljanima te ugovorne strane, ili i jednima i drugima;

b) kada zrakoplovni prijevoznik nije uspio da se pridržava zakona i propisa navedenih u Članu 5. (Primjena zakona) ovog Sporazuma; ili

c) kada druga ugovorna strana ne održava standarde navedene u Članu 6. (Sigurnost), i ne upravlja se prema njima.

2) Osim ako je neophodna neposredna akcija kako bi se spriječilo dalje nepridržavanje podparagrafima 1b i 1c ovog Člana, prava uspostavljena ovim Članom uživat će se samo nakon konzultacija sa drugom ugovornom stranom.

3) Ovaj Član ne ograničava prava bilo koje ugovorne strane da zadrži, poništi, ograniči ili nametne uvjete na dozvolu za rad ili tehničku dozvolu zrakoplovnom prijevozniku ili prijevoznicima druge ugovorne strane u skladu sa odredbama Člana 7. (Sigurnost u zrakoplovstvu).

Član 5.

Primjena zakona

1) Pri ulasku, boravku ili napuštanju teritorije jedne ugovorne strane, zrakoplovni prijevoznici druge ugovorne strane poštovat će njene zakone i propise koji se odnose na rad i navigaciju letjelica.

2) Pri ulasku, boravku ili napuštanju teritorije jedne ugovorne strane, zrakoplovni prijevoznici druge ugovorne strane, njihovi putnici, posada i mjerodavni za poslove oko tereta, poštovat će zakone i propise prve ugovorne strane koji se odnose na prijem na teritoriju ili odlazak sa iste, putnika, posade ili tereta na letjelicama (uključujući propise koji se odnose na ulazak, kliring, sigurnost u zrakoplovstvu, imigraciju, pasoše, carinu i karantin ili, u slučaju prijevoza pošte, poštanske propise).

Član 6.

Sigurnost

1) Svaka ugovorna strana, u svrhu obavljanja zračnog prometa koji je određen ovim Sporazumom, priznat će kao važeće dokumente, certifikate o zračnoj plovidbenosti, certifikate o kompetenciji i dozvole koje jedna ugovorna strana izdaje ili ovjerava kao validne i još na snazi, pod uvjetom da zahtjevi za ovakve certifikate i dozvole, jesu, u najmanju ruku, jednaki minimalnim standardima koji se određuju u skladu sa Konvencijom. Međutim, svaka ugovorna strana može da odbije da prizna validnost certifikata o kompetenciji, kao i dozvola koje je njenim državljanima izdala ili ovjerila druga ugovorna strana, a u svrhu prelijetanja njene vlastite teritorije.

2) Svaka ugovorna strana može zatražiti konzultacije ako se iste tiču standarda sigurnosti koje održava druga ugovorna strana u odnosu na zrakoplovne objekte, posadu, letjelice ili rad odabranih zrakoplovnih prijevoznika. Ako, nakon ovih konzultacija, jedna ugovorna strana otkrije da druga ugovorna strana ne održava i ne sprovodi efikasno sigurnosne standarde i zahtjeve u ovim oblastima, koji su u najmanju ruku jednaki minimalnim standardima uspostavljenim u isto vrijeme u skladu sa Konvencijom, prva ugovorna strana obavijestit će drugu ugovornu stranu o ovim otkrićima i koracima koji

se smatraju neophodnim kako bi se postigao minimum standarda, i druga ugovorna strana poduzet će odgovarajuće korektivne mjere. Svaka ugovorna strana zadržava pravo da opozove, poništi ili ograniči dozvole za rad ili tehničke dozvole zrakoplovnom prijevozniku ili prijevoznicima koje je odabrala druga ugovorna strana, u slučaju da druga ugovorna strana ne poduzme odgovarajuće korektivne mjere u razumnom vremenskom roku.

Član 7.

Sigurnost u zrakoplovstvu

1) U skladu sa svojim pravima i obavezama prema međunarodnom zakonu, ugovorne strane potvrđuju jedna drugoj svoju obavezu da štite sigurnost civilne avijacije od akata nezakonitog djelovanja, čineći tako integralni dio ovog Sporazuma. Bez ograničenja uopćenosti njihovih prava i obaveza prema međunarodnom zakonu, ugovorne strane će naročito djelovati u skladu sa odredbama ***Konvencije o napadima i nekim drugim aktima počinjenim na letjelicama***, koja je potpisana u Tokiju 14. septembra 1963. godine, ***Konvencije o zabrani nezakonitog zauzimanja letjelica***, potpisanoj u Hagu 16. decembra 1970. godine, ***Konvencije o zabrani nezakonitih akata protiv sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu,*** potpisanoj u Montrealu 23. septembra 1971. godine i njenim pratećim ***Protokolom za suzbijanje nezakonitih akata nasilja u zračnim lukama koji služe međunarodnom civilnom zrakoplovstvu***, potpisanoj u Montrealu 24. februara 1988. godine.

2) Ugovorne strane će, na zahtjev, obezbjediti jedna drugoj svu potrebnu pomoć u sprečavanju akata nezakonitog zauzimanja civilnih letjelica i drugih nezakonitih akata protiv sigurnosti letjelica, njihove posade i putnika, zračnih luka i objekata za zrakoplovnu navigaciju i svih drugih oblika prijetnje sigurnosti i bezbjednosti u civilnom zrakoplovstvu.

3) Ugovorne strane, u svojim međusobnim odnosima, djelovat će u skladu sa standardima o sigurnosti u zrakoplovstvu i odgovarajućim preporučenim strategijama, koje je uspostavila Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo i odredila ih kao Anekse Konvenciji; njima će se tražiti da operatori na letjelicama u svojim registrima ili operatori na letjelicama koji imaju osnovno poslovno sjedište ili stalni boravak na njihovoj teritoriji i operatori u zračnim lukama na njihovoj teritoriji, djeluju u skladu sa ovakvim odredbama o sigurnosti u zrakoplovstvu.

4) Svaka ugovorna strana se slaže da će poštovati odredbe o sigurnosti koje traži druga ugovorna strana pri ulasku na teritoriju, napuštanju iste ili boravku na teritoriji te druge ugovorne strane. Svaka ugovorna strana osigurat će da se adekvatne mjere efikasno

primjenjuju kako bi se zaštitile letjelice i izvršila inspekcija putnika, posade, njihovog prtljaga, prenosivih artikala, tereta i zrakoplovnih zaliha, prije i u toku ukrcavanja putnika i utovarivanja tereta. Svaka ugovorna strana će ozbiljno razmotriti bilo koji zahtjev druge ugovorne strane koji se odnosi na specijalne mjere sigurnosti, kako bi se tretirala određena opasnost.

5) Kada se dogodi neki incident ili prijetnja u vidu nelegalnog oduzimanja civilnih letjelica, ili neki drugi kriminalni akt protiv sigurnosti letjelica, njenih putnika i posade, zračnih luka ili objekata za zračnu navigaciju, ugovorne strane pomagat će jedna drugoj olakšavajući komunikaciju i druge odgovarajuće mjere, u namjeri brzog i sigurnog prekida ovakvog incidenta ili prijetnje.

6) Kada jedna ugovorna strana ima razumne osnove da vjeruje da je druga ugovorna strana odstupila od odredbi o sigurnosti u zrakoplovstvu navedenih u ovom Članu, tijela te ugovorne strane mjerodavna za zračni promet mogu zatražiti hitne konzultacije sa mjerodavnim tijelima druge ugovorne strane. Nemogućnost da se postigne zadovoljavajući dogovor u roku od 15 dana od dana podnošenja takvog zahtjeva, stvorit će temelje za zadržavanje, poništavanje, ograničavanje ili nametanje uvjeta za izdavanje dozvole za rad i tehničku dozvolu zrakoplovnom prijevozniku ili prijevoznicima te ugovorne strane. Kada hitna situacija tako nameće, ugovorna strana može poduzeti privremene mjere prije isteka roka od 15 dana.

Član 8.

Komercijalne mogućnosti

1) Zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne strane imat će pravo da otvore na teritoriji druge ugovorne strane, biroe u svrhu promocije i prodaje usluga zračnog prometa.

2) Odabrani zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne strane imat će pravo da, u skladu sa zakonima i propisima druge ugovorne strane koji se odnose na ulazak, boravak i zaposlenje, dovedu i zadrže na teritoriji druge ugovorne strane svoje upravljačko, operativno, prodajno, tehničko i drugo specijalističko osoblje, potrebno za izvršavanje dogovorenih usluga.

3) Svi odabrani zrakoplovni prijevoznici imat će pravo da formiraju svoje vlastite kopnene službe na teritoriji druge ugovorne strane ("samoizvršavanje") ili da, po svom izboru, izaberu izvršioce tih poslova među konkurentnim zastupnicima, koji će obavljati poslove u cjelini ili djelimično. Prava će podlijegati samo fizičkom ograničenju koje proističe iz razmatranja sigurnosti zračnih luka. Kada navedeno razmatranje unaprijed isključuje samoizvršavanje, kopnene službe bit će dostupne na jednakim osnovana svim

zrakoplovnim prijevoznicima; naplate će se zasnivati na troškovima realiziranih usluga; i takve usluge će biti po vrsti i kvalitetu uporedive sa uslugama samoizvršavanja, kao da je samoizvršavanje bilo moguće.

4) Svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik bilo koje ugovorne strane može se angažirati u prodaji zračnog prometa na teritoriji druge ugovorne strane, direktno kao i, prema svom nahođenju, preko svojih zastupnika, osim u slučaju kada je posebno naznačeno propisima o čarter-prometu zemlje na čijoj teritoriji započinje čarter-putovanje, a koji se odnose na zaštitu imovine putnika i prava putnika da otkažu i potražuju refundiranje sredstava. Svaka ugovorna strana imat će pravo da prodaje i svaka osoba imat će pravo da kupi ove transportne usluge u lokalnoj valuti ili nekoj drugoj slobodno konvertibilnoj valuti.

5) Svaki zrakoplovni prijevoznik imat će pravo da, na zahtjev, konvertuje i pošalje u svoju zemlju lokalne prihode koji prekoračuju lokalno isplaćene iznose. Konverzija i slanje novca bit će dozvoljeni odmah, bez ograničenja ili oporezivanja, po kursnoj listi koja se primjenjuje na trenutne transakcije i slanje novca, na dan kada prijevoznik predaje prvi zahtjev za slanje novca.

6) Odabrani zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne strane imat će pravo da plate za lokalne troškove, uključujući i kupovinu goriva, na teritoriji druge ugovorne strane u lokalnoj valuti. Po svom izboru, zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne strane mogu platiti takve troškove na teritoriji druge ugovorne strane u slobodno konvertibilnim valutama prema propisima o lokalnoj valuti.

7) U izvršavanju ovlaštenog prometa na dogovorenim linijama, svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik jedne ugovorne strane može ući u kooperativne tržišne aranžmane, kao što su blokirani prostor, razmjena kodova ili aranžmani iznajmljivanja (lizing), sa

a) zrakoplovnim prijevoznikom ili prijevoznicima druge ugovorne strane;

b) zrakoplovnim prijevoznikom ili prijevoznicima treće zemlje; i

c) kompanijom koja vrši zrakolučni prijevoz u nekoj zemlji;

pod uvjetom da svi učesnici u takvim aranžmanima (i) imaju odgovarajuće ovlasti i (ii) zadovoljavaju zahtjeve koji se uobičajeno primjenjuju u ovakvim aranžmanima.

8) Bez obzira na druge odredbe ovog Sporazuma, zrakoplovni prijevoznici i indirektne kompanije za prijevoz tereta obje ugovorne strane imat će dozvolu, bez ograničenja, da zaposle, u vezi sa međunarodnim zračnim prometom, bilo koju kompaniju za kopneni prijevoz tereta ka tačkama i od tačaka na teritorijama ugovornih strana ili trećih zemalja,

uključujući transport do i od svih zračnih luka uz carinske olakšice, i uključujući, tamo gdje je to moguće, pravo da transportuje teret u carinskom skladištu prema primjenjivim zakonima i propisima. Takav teret, bilo da se transportuje kopnom ili zrakom, imat će pristup carinskoj obradi i objektima zračne luke. Zrakoplovni prijevoznici mogu izabrati da vrše svoj vlastiti kopneni prijevoz ili da ga obezbijede putem aranžmana sa drugim kopnenim prijevoznicima, uključujući zemaljski prijevoz koji vrše drugi zrakoplovni prijevoznici i indirektne kompanije za prijevoz zrakoplovnog tereta. Ovakve intermodalne usluge prevoza tereta se mogu ponuditi pojedinačno, kroz cijenu za kombinirani zračni i kopneni prijevoz, pod uvjetom da špediteri nisu pogrešno obaviješteni o činjenicama koje se odnose na takav prijevoz.

Član 9.

Carinske obaveze i naplate

1) Pri dolasku na teritoriju jedne od ugovornih strana, letjelice koje, u obavljanju međunarodnog zračnog prometa, koriste odabrani zrakoplovni prijevoznici druge ugovorne strane, kao i njihova redovna oprema, terenska oprema, zalihe goriva i maziva, potrošne tehničke zalihe, rezervni dijelovi (uključujući motore), zrakoplovne zalihe (uključujući ali ne ograničavajući na artikle kao što su hrana, pića i alkoholna pića, duhan i drugi proizvodi namijenjeni za prodaju putnicima ili upotrebu od strane putnika u ograničenim količinama tokom leta), i drugi artikli namijenjeni ili korišteni isključivo u vezi sa radom ili servisiranjem letjelica angažiranih u međunarodnom zračnom prometu, bit će, na osnovu reciprociteta, izuzeti od plaćanja svih uvoznih ograničenja, poreza na imovinu i poreza na prihod, carinskih obaveza, poreza na akciznu robu, i sličnih taksi i naplata koje su (a) nametnuli državna tijela, i (b) nisu zasnovani na troškovima pruženih usluga, pod uvjetom da takva oprema i zalihe ostaju u letjelici.

2) Također bit će izuzeti, na osnovu reciprociteta, od plaćanja poreza, naknada, obaveza, taksi i naplata koje se spominju u paragrafu 1 ovog Člana, uz izuzeće naplata koje su zasnovane na troškovima pruženih usluga:

   a) zrakoplovne zalihe unesene na teritoriju ugovorne strane i unesene u letjelicu, u razumnim ograničenjima, za upotrebu na letjelicama koje lete u inozemstvo a pripadaju zrakoplovnom prijevozniku druge ugovorne strane angažiranom u međunarodnom zračnom prometu, čak i kada se ove zalihe koriste na dijelu putovanja koje se obavlja iznad teritorije ugovorne strane na kojoj su utovareni u letjelicu;

   b) terenska oprema i rezervni dijelovi (uključujući motore) uneseni na teritoriju jedne ugovorne strane za servisiranje, održavanje ili popravak letjelica zrakoplovnog

prijevoznika druge ugovorne strane koja se koristi u međunarodnom zračnom prometu;

c) gorivo, maziva i potrošne tehničke zalihe unesene na ili dostavljene na teritoriji ugovorne strane za upotrebu na letjelici zrakoplovnog prijevoznika druge ugovorne strane angažiranog u međunarodnom zračnom prometu, čak i ako će se ove zalihe koristiti na dijelu leta koji se izvodi iznad teritorije ugovorne strane na čijoj su teritoriji uneseni u letjelicu; i

d) promotivni i reklamni materijali uneseni ili dostavljeni na teritoriju jedne ugovorne strane i uneseni u letjelicu, u okviru razumnih ograničenja, za upotrebu na letjelicama koje lete u inozemstvo a pripadaju zrakoplovnom prijevozniku druge ugovorne strane angažiranom u međunarodnom zračnom prometu, čak i kada se ove zalihe koriste na dijelu putovanja koje se obavlja iznad teritorije ugovorne strane na kojoj su utovareni u letjelicu.

3) Može se tražiti da oprema i zalihe iz paragrafa 1. i 2. ovog Člana budu pod nadzorom ili kontrolom odgovarajućih tijela.

4) Izuzeci navedeni u ovom Članu će se, također, primijeniti u situacijama kada imenovani zrakoplovni prijevoznici jedne ugovorne strane uđu u poslovni aranžman sa nekim drugim zrakoplovnim prijevoznikom, koji na sličan način uživa takva izuzeća od druge ugovorne strane, za pozajmljivanje ili transfer na teritoriju druge ugovorne strane artikle, navedenih u paragrafima 1. i 2. ovog Člana.

Član 10.

Naplate od korisnika

1) Naplate od korisnika koje organi ili tijela nadležna za naplatu u svakoj od ugovornih strana, mogu nametnuti zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne strane, bit će pravedne, razumne, neće biti neopravdano diskriminatorne, i bit će jednako dodijeljene drugim kategorijama korisnika. U svakom slučaju, svaka takva naplata od korisnika bit će određena zrakoplovnom prijevozniku druge ugovorne strane na osnovu jednako povoljnih uvjeta koji su dostupni svakom drugom zrakoplovnom prijevozniku u vrijeme određivanja iznosa koji će se naplaćivati.

2) Naplate od korisnika nametnute zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne strane mogu reflektirati, ali neće prelaziti, puni iznos koji kompetentni organi ili tijela koja vrše naplatu od korisnika, moraju osigurati za obezbjeđenje odgovarajućih zračnih luka, okoline zračnih luka, zračne navigacije i objekata, i službi za sigurnost u zrakoplovstvu

u zračnim lukama ili u sklopu sistema zračnih luka. Ovakve naplate mogu uključiti razuman povrat osnovnih sredstava nakon snižavanja cijena. Objekti i usluge za koje se vrše naplate, bit će osigurani na efikasnim i ekonomičnim osnovama.

3) Svaka Ugovorna strana podsticat će konzultacije između njihovih organa ili tijela nadležnih za takve naknade na njihovoj teritoriji, i prijevoznika koji koriste objekte i usluge, i podsticat će njihove organe ili tijela nadležne za takve naknade da razmjenjuju takve informacije, pošto može biti potrebno izvršiti odgovarajući pregled prihvatljivosti naplata u skladu sa principima paragrafa 1. i 2. ovog Člana. Svaka ugovorna strana podsticat će kompetentna tijela da korisnicima na vrijeme dostavljaju prijedlog za izmjene naplata od korisnika, kako bi omogućili korisnicima da izraze svoje stavove prije nego što se naprave izmjene.

4) Prema procedurama o razrešenju sporova u skladu sa Članom 14, ni za jednu od ugovornih strana se neće smatrati da krši odredbe ovog Člana, osim ako (a) ne uspije da, u razumnom vremenskom roku, napravi reviziju naplate ili prakse koja je predmet žalbe druge ugovorne strane; ili (b) nakon ove revizije, ne preduzme sve korake u okviru svojih nadležnosti kako bi se popravila svaka naplata ili praksa koja nije u skladu sa ovim Članom.

Član 11.

Pravedna konkurencija

1) Svaka ugovorna strana dozvolit će pravednu i jednaku mogućnost za odabrane zrakoplovne prijevoznike obje ugovorne strane, da budu konkurentni u ponudi međunarodnog zračnog prometa koji se obavlja u skladu sa ovim Sporazumom.

2) Svaka ugovorna strana dozvolit će svakom odabranom zrakoplovnom prijevozniku da odredi frekvenciju i kapacitet međunarodnog zračnog prometa koji nudi na osnovu komercijalnih prilika na tržištu. Pridržavajući se ovog prava, nijedna ugovorna strana neće jednostrano ograničiti obim prometa, frekvenciju ili regularnost usluga, ili tip(ove) letjelica koji koristi odabrani zrakoplovni prijevoznik druge ugovorne strane, osim ako se to traži iz carinskih, tehničkih, operativnih ili ekoloških razloga, prema jedinstvenim uvjetima koji su u skladu sa Članom 15 Konvencije.

3) Nijedna ugovorna strana neće nametnuti odabranim zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne strane zahtjev s pravom prvenstva, procenat uzlijetanja, taksu bez mogućnosti prigovora, ili bilo kakav drugi zahtjev u odnosu na kapacitet, frekvenciju ili promet koji ne bi bio u skladu sa svrhom ovog Sporazuma.

4) Nijedna ugovorna strana neće tražiti prijavljivanje rasporeda letova, programa za čarter-letove ili operativnih planova od zrakoplovnog prijevoznika druge ugovorne strane, radi davanja odobrenja,osim ako su zatraženi na nediskriminatorskoj osnovi radi sprovođenja jedinstvenih uvjeta predviđenih paragrafom 2. ovog Člana, ili ako je za to data posebna ovlast u Aneksu na ovaj Sporazum. Ako ugovorna strana traži prijavljivanje rasporeda letova u informativne svrhe, umanjitiće administrativno opterećenje zahtjeva za prijavljivanje rasporeda letova i procedura nametnutih posrednicima u zračnom prometu i odabranim zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne strane.

Član 12.

Određivanje cijena

1) Svaka ugovorna strana dozvolit će da cijene za zračni promet odredi svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik na osnovu komercijalnih prilika na tržištu. Intervencije ugovornih strana bit će ograničene na:

   a) sprječavanje nerazumno diskriminatorskih cijena ili prakse;

   b) zaštitu potrošača od cijena koje su nerazumno visoke ili restriktivne zbog zloupotrebe dominantne pozicije; i

   c) zaštitu zrakoplovnih prijevoznika od cijena koje su neprirodno niske zbog direktne ili indirektne pomoći i podrške vlade.

2) Neće se tražiti prijavljivanje cijena za međunarodni zračni promet između teritorija ugovornih strana. Uprkos gore navedenom, odabrani zrakoplovni prijevoznici ugovornih strana nastavit će da, na zahtjev, osiguraju neposredan pristup informacijama o prethodnim, postojećim ili predloženim cijenama, tijelima mjerodavnim za zračni promet u ugovornim stranama, na način i u obliku prihvatljivom navedenim mjerodavnim tijelima.

3) Nijedna ugovorna strana neće poduzeti jednostranu akciju radi sprječavanja određivanja ili daljeg održavanja cijene koja je predložena za naplatu ili je naplaćuje 1) zrakoplovni prijevoznik bilo koje ugovorne strane za međunarodni zračni promet između teritorija ugovornih strana, ili 2) zrakoplovni prijevoznik jedne ugovorne strane za međunarodni zračni promet između teritorije druge ugovorne strane i neke druge zemlje, uključujući u oba slučaja, interlinijski i međunarodno-linijski promet. Ako bilo koja ugovorna strana vjeruje da neka cijena nije u skladu sa navodima iz paragrafa 1. ovog Člana, zatražit će, što je prije moguće, konzultacije i obavijestiti drugu ugovornu stranu o razlozima svog

nezadovoljstva. Ove konzultacije održat će se najkasnije trideset (30) dana nakon prijema zahtjeva za održavanjem istih, i ugovorne strane će surađivati u osiguranju informacija potrebnih za razumno razrešenje ovog problema. Ako ugovorne strane postignu dogovor u pogledu cijene za koju je data obavijest o nezadovoljstvu, svaka od ugovornih strana uradit će sve što je potrebno da navedeni dogovor stupi na snagu. Bez ovakvog uzajamnog dogovora, cijena će stupiti na snagu ili će i dalje biti na snazi.

Član 13.

Konzultacije

Svaka ugovorna strana može, u bilo koje vrijeme, zatražiti konzultacije u vezi sa ovim Sporazumom. Takve konzultacije započet će što je prije moguće, ali najkasnije šezdeset (60) dana nakon što druga ugovorna strana primi zahtjev, osim ako je drugačije dogovoreno.

Član 14.

Razrješenje sukoba

1) Svaki sukob do kojeg dođe prema ovom Sporazumu, osim sukoba do kojeg može doći prema paragrafu 3 Člana 12 (Određivanje cijena), koji se ne razriješi prvom rundom formalnih konzultacija može se, prema dogovoru ugovornih strana, dati u razmatranje i odluku određenoj osobi ili tijelu. Ako se ugovorne strane ovako ne dogovore, sukob može, na zahtjev jedne od ugovornih strana, biti dostavljen na arbitražu u skladu sa procedurama navedenim dole.

2) Arbitražu će obaviti tribunal sastavljen od tri arbitra, i koji će biti konstituiran na sljedeći način:

   a) Svaka od ugovornih strana imenovat će jednog arbitra u roku od trideset (30) dana od dana prijema zahtjeva za arbitražu. Treći arbitar, koji će imati ulogu predsjednika tribunala, bit će imenovan dogovorom između dva arbitra, u roku od 60 dana nakon imenovanja ove dvojice arbitara;

   b) Ako bilo koja od ugovornih strana ne imenuje arbitra, ili ako se treći arbitar ne imenuje u skladu sa podparagrafom a) ovog paragrafa, bilo koja ugovorna strana može zatražiti od predsjednika Vijeća Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo da imenuje potrebnog arbitra ili arbitre u roku od 30 dana. Ako je predsjednik Vijeća državljanin jedne od ugovornih strana, najstariji zamjenik predsjednika koji nije diskvalificiran po ovom osnovu, izvršit će imenovanje.

3) Osim ako se drugačije dogovore ugovorne strane, tribunal će odrediti granice svoje nadležnosti u skladu sa ovim Sporazumom i uspostaviti svoja vlastita proceduralna pravila. Tribunal, jednom formiran, može predložiti privremene olakšavajuće mjere u očekivanju njegove konačne odluke. Prema direktivi tribunala, ili na zahtjev jedne od ugovornih strana, najkasnije 15 dana od dana punog konstituiranja tribunala, održat će se sastanak radi određivanja preciznih pitanja za koje će se donositi arbitražna odluka i specifičnih procedura koje će se primijeniti.

4) Osim ako se ugovorne strane drugačije dogovore, ili ako drugačije odredi tribunal, svaka od ugovornih strana dostavit će memorandum 45 dana nakon punog konstituiranja tribunala. Odgovori će uslijediti 60 dana nakon toga. Tribunal će održati raspravu na zahtjev bilo koje od ugovornih strana, ili na svoju vlastitu inicijativu u roku od 15 dana nakon pravovremeno pristiglih odgovora.

5) Tribunal će pokušati da da pismenu odluku u roku od 30 dana nakon završetka rasprave ili, ako rasprava nije održana, 30 dana nakon dostavljanja oba odgovora. Odluka će biti donesena većinskim glasanjem.

6) Ugovorne strane mogu dostaviti zahtjeve za pojašnjenje odluke 15 dana nakon što je ista primljena i takvo pojašnjenje bit će dato 15 dana nakon takvog zahtjeva.

7) Svaka ugovorna strana će, u mjeri koja je u skladu sa njenim državnim zakonom, dati će punosnažnost svakoj odluci ili presudi arbitražnog tribunala.

8) Troškovi arbitražnog tribunala, uključujući naknade i troškove arbitara, jednako će se podijeliti između ugovornih strana. Svi troškovi koje napravi predsjednik Vijeća Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo u vezi sa procedurama iz paragrafa 2b ovog Člana, smatrat će se sastavnim dijelom troškova arbitražnog tribunala.

Član 15.

Poništenje

Svaka ugovorna strana može, u bilo koje vrijeme, dati pismenu obavijest drugoj ugovornoj strani o svojoj odluci da poništava ovaj Sporazum. Ovakva obavijest bit će istovremeno dostavljeno Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo.
Ovaj sporazum bit će poništen u ponoć (na mjestu prijema obavijesti drugoj ugovornoj strani) neposredno prije isteka prve godišnjice nakon datuma prijema obavijesti od strane druge ugovorne strane, osim ako se obavijest o poništavanju Sporazuma povuče prije isteka ovog roka.

Član 16.

Registracija kod ICAO-a

Ovaj Sporazum i svi amandmani koji se na njega odnose, bit će registrirani kod Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO).

Član 17.

Stupanje na snagu

Ovaj Sporazum i njegovi Aneksi stupit će na snagu na dan potpisivanja. Svojim stupanjem na snagu, ovaj Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Bosne i Hercegovine zamjenjuje Sporazum o općim zrakoplovnim uslugama, sa aneksima i protokolom, između Sjedinjenih Američkih Država i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, potpisanog u Beogradu, 27. septembra, 1973. zajedno sa njegovim amandmanima, kao i Sporazum o zračnom prometu između Sjedinjenih Američkih Država i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, potpisanog u Vašingtonu, 15. decembra, 1977., zajedno sa njegovim amandmanima.

U prisustvu dole potpisanih, koji su ovlašteni od svojih pojedinačnih Vlada da potpišu ovaj Sporazum.

Potpisano u Washingtonu, dana 22. novembra godine, u dva primjerka, na engleskom, bosanskom, srpskom i hrvatskom jeziku, pri čemu je svaki tekst podjednako vjerodostojan.

ZA
SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE

Condoleezza Rice
Državni Sekretar

ZA
BOSNU I HERCEGOVINU

Mladen Ivanić
Ministar Vajnskih Poslova

ANEKS I

Redovni zračni promet

Poglavlje 1

Linije

Zrakoplovni prijevoznici svake od ugovornih strana odabrani prema ovom Aneksu, u skladu sa uvjetima prema kojima su odabrani, bit će ovlašteni da obavljaju redovni međunarodni zračni promet između tačaka na sljedećim linijama:

A. Linije za zrakoplovnog prijevoznika ili prijevoznike koje su odabrale Sjedinjene Američke Države:

1. Od tačaka izvan SAD preko SAD i prelaznih tačaka do tačke ili tačaka u Bosni I Hercegovini i dalje.

2. Isključivo za kargo promet, između Bosne i Hercegovine i bilo koje tačke ili tačaka.

B. Linije za zrakoplovnog prijevoznika ili prijevoznike koje je odabrala Bosna i Hercegovina:

1. Od tačaka izvan Bosne i Hercegovine preko Bosne i Hercegovine i prelaznih tačaka do tačke ili tačaka u SAD i dalje.

2. Isključivo za kargo promet, između SAD i bilo koje tačke ili tačaka.

Poglavlje 2

Operativna fleksibilnost

A. Svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik može, na pojedinim ili svim letovima, i prema vlastitom nahođenju:

1. obavljati letove u jednom ili oba pravca:

2. kombinirati različite brojeve leta u okviru jedne operacije letjelice:

3. opsluživati tačke izvan, međutačke i dalje tačke I tačke na teritorijama ugovornih strana na linijama u bilo kojoj kombinaciji i bilo kojem redoslijedu:

4. izostaviti zaustavljanje na bilo kojoj tački ili tačkama;

5. prebaciti promet sa bilo koje svoje letjelice na bilo koju drugu letjelicu na bilo kojoj tački na linijama; i

6. opsluživati tačke iza bilo koje tačke na njenoj teritoriji, sa promjenom ili bez promjene letjelice ili broja leta i može pružati i oglašavati takve usluge javnosti kao direktne usluge;

bez ograničenja pravca ili geografskog ograničenja i bez gubitka bilo kojeg prava da obavlja promet dozvoljen na drugi način prema ovom Sporazumu; pod uvjetom da, uz izuzetak isključivo teretnog prometa, promet opslužuje tačku na teritoriji ugovorne strane koja je odabrala zrakoplovnog-prijevoznika.

Poglavlje 3

Promjena obima prometa

U bilo kojem segmentu ili segmentima gore navedenih linija, bilo koji odabrani zrakoplovni prijevoznik može obavljati međunarodni zračni promet bez bilo kakvog ograničenja koje bi se odnosilo na promjenu, na bilo kojoj tački na liniji, tipa ili broja letjelica koje se koriste; pod uvjetom da je, uz izuzetak isključivo teretnog prometa, u pravcu inozemstva promet izvan ove tačke nastavak prometa sa teritorije ugovorne strane koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika i, u pravcu matične zemlje, promet na teritoriju ugovorne strane koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika, jeste nastavak prometa izvan takve tačke.

ANEKS II

Čarter zračni promet

Poglavlje 1

A. Zrakoplovni prijevoznici svake od ugovornih strana odabrani prema ovom Aneksu, u skladu sa uvjetima prema kojima su odabrani, imat će pravo da obavljaju međunarodni čarter promet putnika (i njihovog pratećeg prtljaga) i/ili tereta (uključujući, ali ne ograničavajući na teret koji se prosljeđuje, razdvaja i kombinira (putnici/teret) na čarterima):

1. Između bilo koje tačke ili tačaka na teritoriji ugovorne strane koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika i bilo koje tačke ili tačaka na teritoriji druge ugovorne strane; i

2. Između bilo koje tačke ili tačaka na teritoriji druge ugovorne strane i bilo koje tačke ili tačaka u trećoj zemlji ili zemljama, pod uvjetom da, osim kada su u pitanju teretni čarteri, ovakav promet čini dio neprekidnih operacija, sa promjenom ili bez promjene letjelice, uključujući promet ka matičnoj zemlji u svrhu obavljanja lokalnog prometa između matične zemlje i teritorije druge ugovorne strane.

B. U obavljanju prometa obuhvaćenog ovim aneksom, zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne strane koji su odabrani prema ovom Aneksu, također će imati pravo: (1) da se zaustavljaju na bilo kojoj tački u okviru ili van teritorije bilo koje ugovorne strane (2) da obavlja tranzitni promet preko teritorije bilo koje ugovorne strane; (3) da kombinira na istoj letjelici promet koji počinje na teritoriji jedne ugovorne strane, promet koji počinje na teritoriji druge ugovorne strane, i promet koji počinje u trećim zemljama; i (4) da obavlja međunarodni zračni promet bez ikakvih ograničenja koja bi se odnosila na promjenu, na bilo kojoj tački na liniji, tipa ili broja letjelica koje se koriste; pod uvjetom da je uz izuzetak isključivo teretnog čartera, u pravcu inozemstva promet izvan ove tačke nastavak prometa sa teritorije ugovorne strane koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika i, u pravcu matične zemlje, promet na teritoriju ugovorne strane koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika, jeste nastavak prometa izvan takve tačke.

C. Svaka ugovorna strana će pozitivno razmotriti zahtjeve zrakoplovnog prijevoznika druge ugovorne strane da obavlja promet koji nije obuhvaćen ovim Aneksom, na osnovu prijateljskog dogovora i reciprociteta.

Poglavlje 2

A. Svaki zrakoplovni prijevoznik kojeg je odabrala bilo koja ugovorna strana, koji obavlja međunarodni čarterski zračni promet koji počinje na teritoriji neke od ugovornih strana, bilo da je u pitanju putovanje u jednom pravcu ili povratno putovanje, imat će opciju pridržavanja zakonima i propisima koji se odnose na čarter putovanja, kao i pravilima svoje matične zemlje ili druge ugovorne strane. Ako ugovorna strana primjenjuje različita pravila, propise, rokove, uvjete ili ograničenja na jednog ili više svojih zrakoplovnih prijevoznika, ili zrakoplovnih prijevoznika različitih država, svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik podlijegat će najmanje restriktivnom obliku ovih kriterija.

B. Međutim, ništa sadržano u gornjem paragrafu neće ograničiti prava bilo koje od ugovornih strana da zatraže od zrakoplovnih prijevoznika koje su ugovorne strane odabrale u skladu sa ovim Aneksom, da se pridržavaju zahtjeva koji se odnose na zaštitu imovine putnika, i prava putnika za otkazivanje i refundaciju.

Poglavlje 3

Osim u pogledu propisa o zaštiti potrošačkih prava iz prethodnog paragrafa, nijedna od ugovornih strana neće zahtijevati od zrakoplovnog prijevoznika koji je odabran u skladu sa ovim Aneksom od strane druge ugovorne strane, u pogledu obavljanja prometa sa teritorije te druge ugovorne strane ili treće zemlje u jednosmjernom ili povratnom putovanju, da dostavlja išta više osim izjave o pridržavanju zakonima koji se primjenjuju, propisima i pravilima na koja se odnosi Poglavlje 2 ovog Aneksa ili izjavu o odricanju od ovih zakona, propisa ili pravila koja daju odgovarajući organi nadležni za zračni promet.

СПОРАЗУМ О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

ИЗМЕЂУ

СЈЕДИЊЕНИХ АМЕРИЧКИХ ДРЖАВА

И

БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

Сједињене Америчке Државе и Босна и Херцеговина (даље у тексту, "уговорне стране"):

У жељи да промовишу међународни ваздушни систем заснован на конкуренцији између авио-превозника на тржишту, уз минимално уплитање и регулисање од стране владе;

У жељи да олакшају експанзију могућности у међународном ваздушном саобраћају;

У жељи да омогуће да авио-превозници могу понудити јавности различит дијапазон услуга по најнижој цијени које нису дискриминаторне и не представљају злоупотребу доминантне позиције, те у жељи да охрабре појединачне авио-превознике да одреде и имплементирају иновативне и конкурентне цијене;

У жељи да осигурају највиши степен сигурности и безбједности у међународном ваздушном саобраћају, и да потврде своју изузетну забринутост у вези са актима или пријетњама против сигурности летјелица, што може угрозити безбједност лица или имовине, неповољно утицати на обављање ваздушног саобраћаја, и подривати повјерење јавности у безбједност цивилне авијације; и

С обзиром да су потписнице Конвенције о међународној цивилној авијацији, која је отворена за потписивање у Чикагу, 7. децембра 1944. године;

Договориле су се како слиједи:

Члан 1.

Дефиниције

У сврху овог Споразума, ако се другачије не договори, израз:

1) "**Органи надлежни за ваздушни саобраћај**" означава, у случају Сједињених Америчких Држава, Министарство транспорта, или његов насљедник, а у случају Босне и Херцеговине Савјет министара – Министарство комуникација и транспорта – Дирекција цивилне авијације Босне и Херцеговине (у даљем тексту БХДЦА) или било које лице или орган овлаштено да врши било коју од одређених функција које сада врши:

2) **"Споразум:** означава овај Споразум, његове анексе и сваки амандман на овај Споразум или на његове анексе;

3) **"Ваздушни саобраћај"** означава јавни превоз путника, пртљага, терета и поште летјелицама, одвојено или комбиновано, за накнаду или унајмљивање;

4) **"Конвенција"** означава Конвенцију о међународној цивилној авијацији, отворену за потписивање у Чикагу, 7. децембра 1944. године и она укључује:
   i) сваки амандман који је ступио на снагу у складу са Чланом 94.(а) Конвенције и који су ратификовале обе уговорне стране; и
   ii) сваки Анекс или амандман који је усвојен у складу са Чланом 90. Конвенције, све док је сваки амандман или анекс у сваком тренутку на снази у обе уговорне стране;

5) "**Именовани авио-превозник**" означава авио-превозника именованог и овлаштеног у складу са Чланом 3. овог Споразума;

6) **"Укупни износ"** означава цијену обављања саобраћаја плус разумна наплата за административне режијске трошкове;

7) **"Међународни ваздушни саобраћај"** означава ваздушни саобраћај који пролази кроз ваздушни простор преко територије више од једне државе;

8) **"Цијена"** означава цијену вожње, таксу или наплату за превоз путника (и њиховог пртљага) и/или терета (искључујући пошту) у ваздушном саобраћају, коју наплаћују авио-превозници, укључујући и њихове заступнике, и услове који регулишу доступност такве цијене вожње, таксе или наплате;

9) **"Заустављање у сврхе које нису саобраћајне природе"** означава слијетање у било коју сврху која не подразумијева улазак или излазак путника, утовар или истовар пртљага, терета и/или поште у ваздушном саобраћају;

10) **"Територија"** означава копнени простор који је под суверенитетом, судском надлежности, заштитом, или старатељством уговорне стране, и њихове граничне територијалне воде; и

11) **"Наплате од корисника"** означава износе који се наплаћују од авио-превозника, како би се обезбиједила аеродромска опрема или објекти, тј. објекти за ваздухопловну навигацију, објекти за сигурност у авијацији или ваздушни саобраћај који укључује услуге и објекте у вези са саобраћајем.

Члан 2.

Додјела права

1) Свака уговорна страна даје другој уговорној страни сљедећа права за обављање међународног ваздушног саобраћаја од стране авио-превозника друге уговорне стране:

   а) право да надлиједе њену територију без слијетања;

   б) право да се зауставља на њеној територији у сврхе које нису саобраћајне природе; и

   ц) права другачије назначена у овом Споразуму;

2) Ништа из овог члана неће се сматрати преношењем права на одређеног авио-превозника једне уговорне стране, да прими на летјелицу, на територији друге уговорне стране, путнике, њихов пртљаг, терет или пошту, који се превозе за накнаду и које су усмјерене према другој дестинацији на територији друге уговорне стране.

Члан 3.

Одабир авио-превозника и издавање дозволе за рад

1) Свака уговорна страна ће имати право да одабере онолико авио-превозника колико жели у сврху обављања међународног ваздушног саобраћаја, у складу са

овим Споразумом, и имаће право да повуче или измијени та именовања. Обавјештење о одабиру ће другој уговорној страни бити прослијеђено написмено и путем дипломатских канала, и оно ће идентификовати да ли је авио-превозник овлаштен да обавља врсту ваздушног саобраћаја наведену у Анексу I или у Анексу II, или у оба Анекса.

2) По пријему овог обавјештења о одабиру, и апликација од стране именованог авио-превозника, у облику и на начин прописан за дозволе за рад и техничке дозволе, друга уговорна страна ће дати одговарајућа овлаштења и дозволе, уз минимално процедурално кашњење, под условом:

а) да су већинско власништво и ефикасна контрола тог авио-превозника додијељени оној уговорној страни која бира авио-превозника, држављанима те уговорне стране, или и једнима и другима;

б) да је одабрани авио-превозник квалификован да испуни услове прописане законима и прописима које ова уговорна страна уобичајено примјењује при обављању међународног ваздушног саобраћаја, узимајући у обзир апликацију или апликације; и

ц) под условом да уговорна страна која бира авио-превозника одржава стандарде наведене у члану 6. (Безбједност) и члану 7. (Сигурност у авијацији).

Члан 4.

Поништење дозвола за рад

1) Свака уговорна страна може поништити, суспендовати или ограничити дозволе за рад или техничке дозволе авио-превознику којег је одабрала друга уговорна страна, када:

а) већинско власништво и ефикасна контрола тог авио-превозника нису додијељени другој уговорној страни, држављанима те уговорне стране, или и једнима и другима;

б) када авио-превозник није успио да се придржава закона и прописа наведених у члану 5. (Примјена закона) овог Споразума; или

ц) када друга уговорна страна не одржава стандарде наведене у члану 6. (Безбједност).

2) Осим ако је неопходна непосредна акција како би се спријечило даље непридржавање подпараграфима 1б или 1ц овог Члана, права успостављена овим чланом ће се уживати само након консултација са другом уговорном страном.

3) Овај члан не ограничава права било које уговорне стране да задржи, поништи, ограничи или наметне услове на дозволу за рад или техничку дозволу авио-превознику или превозницима друге уговорне стране у складу са одредбама Члана 7. (Сигурност у авијацији).

Члан 5.

Примјена закона

1) При уласку, боравку или напуштању територије једне уговорне стране, авио-превозници друге уговорне стране ће поштовати њене законе и прописе који се односе на рад и навигацију летјелица.

2) При уласку, боравку или напуштању територије једне уговорне стране, авио-превозници друге уговорне стране, њихови путници, посада и надлежни за послове око терета, ће поштовати законе и прописе прве уговорне стране који се односе на пријем на територију или одлазак са исте, путника, посаде или терета на летјелицама (укључујући прописе који се односе на улазак, клиринг, сигурност у авијацији, имиграцију, пасоше, царину и карантин или, у случају превоза поште, поштанске прописе).

Члан 6.

Безбједност

1) Свака уговорна страна ће, у сврху обављања ваздушног саобраћаја који је одређен овим Споразумом, признати као важеће документе, сертификате о ваздушној пловидбености, сертификате о компетенцији и дозволе које једна уговорна страна издаје или овјерава као валидне и још на снази, под условом да захтјеви за овакве сертификате и дозволе, јесу, у најмању руку, једнаки минималним стандардима који се одређују у складу са Конвенцијом. Међутим, свака уговорна страна може да одбије да призна валидност сертификата о компетенцији, као и дозвола које је њеним држављанима издала или овјерила друга уговорна страна, а у сврху прелијетања њене властите територије.

2) Свака уговорна страна може затражити консултације ако се исте тичу стандарда безбједности које одржава друга уговорна страна у односу на ваздухопловне објекте, посаду, летјелице или рад одабраних авио-превозника. Ако, након ових консултација, једна уговорна страна открије да друга уговорна страна не одржава и не спроводи ефикасно безбједоносне стандарде и захтјеве у овим областима, који су, у најмању руку, једнаки минимуму стандарда који се могу успоставити у складу са Конвенцијом, прва уговорна страна ће обавијестити другу уговорну страну о овим открићима и корацима који се сматрају неопходним у сврху придржавања минимума стандарда, и друга уговорна страна ће предузети одговарајуће корективне мјере. Свака уговорна страна задржава право да опозове, поништи или ограничи дозволе за рад или техничке дозволе авио-превознику или превозницима које је одабрала друга уговорна страна, у случају да друга уговорна страна не предузме одговарајуће корективне мјере у разумном временском року.

Члан 7.

Сигурност у авијацији

1) У складу са својим правима и обавезама према међународном закону, уговорне стране потврђују једна другој да њихова обавеза да штите сигурност цивилне авијације од аката незаконитог дјеловања, чини тако саставни дио овог Споразума. Без ограничења уопштености њихових права и обавеза према међународном закону, уговорне стране ће нарочито дјеловати у складу са одредбама ***Конвенције о нападима и неким другим актима почињеним на летјелицама***, која је потписана у Токију 14. септембра 1963. године, ***Конвенције о забрани незаконитог заузимања летјелица***, потписаној у Хагу 16. децембра 1970. године, ***Конвенције о забрани незаконитих аката против безбједности у цивилној авијацији,*** потписаној у Монтреалу 23. септембра 1971. године и ***Протоколом за сузбијање незаконитих аката насиља на аеродромима који служе међународној цивилној авијацији***, потписаној у Монтреалу 24. фебруара 1988. године.

2) Уговорне стране ће, на захтјев, обезбједити једна другој сву потребну помоћ у спречавању аката незаконитог заузимања цивилних летјелица и других незаконитих аката против безбједности летјелица, њихове посаде и путника, аеродрома и објеката за ваздухопловну навигацију и свих других облика пријетње сигурности у цивилној авијацији.

3) Уговорне стране ће, у својим међусобним односима, дјеловати у складу са стандардима о сигурности у авијацији и одговарајућим препорученим стратегијама, које је успоставила Међународна организација за цивилну авијацију

и одредила их као Анексе Конвенцији; њима ће се тражити да оператори на летјелици регистрованој на њиховој територији, оператори на летјелицама који имају основно пословно сједиште или стални боравак на њиховој територији и оператори на аеродромима на њиховој територији, дјелују у складу са оваквим одредбама о сигурности у авијацији.

4) Свака уговорна страна се слаже да ће поштовати одредбе о сигурности које тражи друга уговорна страна при уласку на територију, напуштању исте или боравку на територији те друге уговорне стране и да ће предузети адекватне мјере како би се заштитиле летјелице и извршила инспекција путника, посаде, њиховог пртљага и ручног пртљага, као и терета и авионских залиха, прије и у току укрцавања путника и утоваривања терета. Свака уговорна страна ће озбиљно размотрити било који захтјев друге уговорне стране који се односи на специјалне мјере сигурности, како би се третирала одређена опасност.

5) Када се догоди неки инцидент или пријетња у виду нелегалног одузимања цивилних летјелица, или неки други криминални акт против безбједности летјелица, њених путника и посаде, аеродрома или објеката за ваздушну навигацију, уговорне стране ће помагати једна другој олакшавањем комуникације и предузимањем других одговарајућих мјера, у намјери брзог и безбједног прекида оваквог инцидента или пријетње.

6) Када једна уговорна страна има разумне основе да вјерује да је друга уговорна страна одступила од одредби о сигурности у авијацији наведених у овом Члану, органи те уговорне стране надлежни за ваздушни саобраћај могу затражити хитне консултације са надлежним органима друге уговорне стране. Немогућност да се постигне задовољавајући договор у року од 15 дана од дана подношења таквог захтјева, створиће темеље за задржавање, поништавање, ограничавање или наметање услова на издавање дозволе за рад и техничких дозвола авио-превознику или превозницима те уговорне стране. Када хитна ситуација тако намеће, уговорна страна може предузети привремене мјере прије истека рока од 15 дана.

Члан 8.

Комерцијалне могућности

1) Авио-превозници сваке уговорне стране ће имати право да отворе, на територији друге уговорне стране, канцеларије у сврху промоције и продаје услуга ваздушног саобраћаја.

2) Одабрани авио-превозници сваке уговорне стране ће имати право да, у складу са законима и прописима друге уговорне стране који се односе на улазак, боравак и запослење, доведу и задрже на територији друге уговорне стране своје управљачко, оперативно, продајно, техничко и друго специјалистичко особље, потребно за обављање ваздушног саобраћаја.

3) Сви одабрани авио-превозници ће имати право да формирају своје властите копнене службе на територији друге уговорне стране ("самоизвршавање") или да, по свом избору, изаберу извршиоце тих послова међу конкурентним заступницима, који ће обављати послове у цјелини или дјелимично. Права ће подлијегати само физичком ограничењу које проистиче из разматрања безбједности аеродрома. Када наведено разматрање унапријед искључује самоизвршавање, копнене службе ће бити доступне на једнаким основана свим авио-превозницима; наплате ће се заснивати на трошковима реализованих услуга; и такве услуге ће бити по врсти и квалитету упоредиве са услугама самоизвршавања, као да је самоизвршабање било могуће.

4) Сваки одабрани авио-превозник било које уговорне стране може се ангажовати у продаји ваздушног саобраћаја на територији друге уговорне стране, директно као и, према свом нахођењу, преко својих заступника, осим у случају када је посебно назначено прописима о чартер-саобраћају земље на чијој територији започиње чартер-путовање, а који се односе на заштиту имовине путника и права путника да откажу и потражују рефундирање средстава. Свака уговорна страна ће имати право да продаје и свака особа ће имати право да купи ове транспортне услуге у локалној валути или некој другој слободно конвертибилној валути.

5) Сваки авио-превозник ће имати право да, на захтјев, конвертује и пошаље у своју земљу локалне приходе који прекорачују локално исплаћене износе. Конверзија и слање новца ће бити дозвољени одмах, без ограничења или опорезивања, по курсној листи која се примјењује на тренутне трансакције и слање новца, на дан када превозник подноси први захтјев за слање новца.

6) Одабрани авио-превозници сваке уговорне стране ће имати право да плате за локалне трошкове, укључујући и куповину горива, на територији друге уговорне стране у локалној валути. По свом избору, авио-превозници сваке уговорне стране могу платити такве трошкове на територији друге уговорне стране у слободно конвертибилним валутама према локалним прописима о валути.

7) У извршавању овлаштеног саобраћаја на договореним линијама, сваки одабрани авио-превозник једне уговорне стране може ући у кооперативне тржишне аранжмане, као што су блокирани простор, размјена кодова или аранжмани изнајмљивања (лизинг), са

а) авио-превозником или превозницима друге уговорне стране;

б) авио-превозником или превозницима треће земље; и

ц) компанијом која врши копнени превоз у некој земљи;

под условом да сви учесници у таквим аранжманима (i) имају одговарајуће овлаштење и (ii) задовољавају захтјеве који се уобичајено примјењују у оваквим аранжманима.

8) Без обзира на друге одредбе овог Споразума, авио-превозници и индиректне компаније за превоз терета обе уговорне стране ће имати дозволу, без ограничења, да запосле, у вези са међународним ваздушним саобраћајем, било коју компанију за копнени превоз терета ка тачкама и од тачака на територијама уговорних страна или трећих земаља, укључујући транспорт до и од свих аеродрома уз царинске олакшице, и укључујући, тамо гдје је то могуће, право да транспортује терет у царинском складишту према примјењивим законима и прописима. Такав терет, било да се транспортује копном или ваздухом, имаће приступ аеродромској царинској обради и објектима. Авио-превозници могу изабрати да врше свој властити копнени превоз или да га обезбиједе путем аранжмана са другим копненим превозницима, укључујући копнени превоз који врше други авио-превозници и индиректне компаније за превоз авио терета. Овакве интермодалне услуге превоза терета, могу се понудити појединачно, кроз цијену за комбиновани ваздушни и копнени превоз, под условом да шпедитери нису погрешно обавијештени о чињеницама које се односе на такав превоз.

Члан 9.

Царинске обавезе и наплате

1) При доласку на територију једне од уговорних страна, авиони које, у обављању међународног ваздушног саобраћаја, користе одабрани авио-превозници друге уговорне стране, као и њихова редовна опрема, теренска опрема, залихе горива и мазива, потрошне техничке залихе, резервни дијелови (укључујући моторе), авионске залихе (укључујући али не ограничавајући на артикле као што су храна, пића и алкохолна пића, дуван и други производи намијењени за продају путницима или употребу од стране путника у ограниченим количинама током лета), и други артикли намијењени или кориштени искључиво у вези са радом или сервисирањем летјелица ангажованих у међународном ваздушном саобраћају, биће, на основу реципроцитета, изузети од плаћања свих увозних ограничења,

пореза на имовину и пореза на приход, царинских обавеза, пореза на акцизну робу, и сличних такси и наплата које су (а) наметнули државни органи, и (б) нису засновани на трошковима пружених услуга, под условом да таква опрема и залихе остају у летјелици.

2) Такође ће бити изузети, на основу реципроцитета, од плаћања пореза, накнада, обавеза, такси и наплата које се спомињу у параграфу 1 овог Члана, уз изузеће наплата које су засноване на трошковима пружених услуга:

а) авионске залихе унесене на територију уговорне стране и унесене у летјелицу, у разумним ограничењима, за употребу на летјелицама које лете у иностранство а припадају авио-превознику друге уговорне стране ангажованом у међународном ваздушном саобраћају, чак и када се ове залихе користе на дијелу путовања које се обавља изнад територије уговорне стране на којој су утоварени у летјелицу;

б) теренска опрема и резервни дијелови (укључујући моторе) унесени на територију једне уговорне стране за сервисирање, одржавање или поправак летјелица авио-превозника друге уговорне стране која се користи у међународном ваздушном саобраћају;

ц) гориво, мазива и потрошне техничке залихе унесене или достављене на територију уговорне стране, за употребу на летјелици авио-превозника друге уговорне стране ангажованог у међународном ваздушном саобраћају, чак и ако ће се ове залихе користити на дијелу лета који се обавља изнад територије уговорне стране на чијој су територији унесени у летјелицу; и

д) промотивни и рекламни материјали унесени или достављени на територију једне уговорне стране и унесени у летјелицу, у оквиру разумних ограничења, за употребу на летјелицама које лете у иностранство а припадају авио-превознику друге уговорне стране ангажованом у међународном ваздушном саобраћају, чак и када се ове залихе користе на дијелу путовања које се обавља изнад територије уговорне стране на којој су утоварени у летјелицу.

3) Може се тражити да опрема и залихе из параграфа 1. и 2. овог Члана буду под надзором или контролом одговарајућих органа.

4) Изузеци наведени у овом члану ће се, такође, примијенити у ситуацијама када именовани авио-превозници једне уговорне стране уђу у пословни аранжман са неким другим авио-превозником, који на сличан начин ужива таква изузећа од друге уговорне стране, за позајмљивање или трансфер на територију друге уговорне стране артикала наведених у параграфима 1. и 2. овог Члана.

Члан 10.

Наплате од корисника

1) Наплате од корисника које органи или тијела надлежна за наплату у свакој од уговорних страна, могу наметнути авио-превозницима друге уговорне стране, биће праведне, разумне, неће бити неоправдано дискриминаторне, и биће подједнако додијељене међу категоријама корисника. У сваком случају, свака таква наплата од корисника ће бити одређена авио-превознику друге уговорне стране на основу једнако повољних услова који су доступни сваком другом авио-превознику у вријеме одређивања износа који ће се наплаћивати.

2) Наплате од корисника наметнуте авио-превозницима друге уговорне стране могу рефлектовати, али неће прелазити, пуни износ који компетентни органи или тијела која врше наплату од корисника, морају осигурати за обезбјеђење одговарајућих аеродрома, аеродромске околине, ваздушне навигације и објеката, и служби за безбједност у авијацији на аеродромима или у склопу аеродромског система. Овакве наплате могу укључити разуман поврат основних средстава након снижавања цијена. Објекти и услуге за које се врше наплате, биће обезбијеђени на ефикасним и економичним основама.

3) Свака уговорна страна ће подстицати консултације између њихових органа или тијела надлежних за такве наплате на њиховој територији, и превозника који користе објекте и услуге, и подстицаће њихове органе или тијела надлежне за такве наплате да размјењују такве информације, пошто може бити потребно дозволити извршење тачног прегледа прихватљивости наплата у складу са принципима параграфа 1. и 2. овог Члана. Свака уговорна страна ће подстицати компетентне органе да корисницима на вријеме достављају приједлог за измјене наплата од корисника, како би омогућили корисницима да изразе своје ставове прије него што се направе измјене.

4) Према процедурама о разрешењу спорова у складу са Чланом 14, ни за једну од уговорних страна се неће сматрати да крши одредбе овог Члана, осим ако

   а) не успије да, у разумном временском року, направи ревизију наплате или праксе која је предмет жалбе друге уговорне стране; или

   б) након ове ревизије, не предузме све кораке у оквиру својих надлежности како би се поправила свака наплата или пракса која није у складу са овим Чланом.

Члан 11.

Праведна конкуренција

1) Свака уговорна страна ће дозволити праведну и једнаку могућност за одабране авио-превознике обе уговорне стране, да буду конкурентни у понуди међународног ваздушног саобраћаја који се обавља у складу са овим Споразумом.

2) Свака уговорна страна ће дозволити сваком одабраном авио-превознику да одреди фреквенцију и капацитет међународног ваздушног саобраћаја који нуди на основу комерцијалних прилика на тржишту. Придржавајући се овог права, ниједна уговорна страна неће једнострано ограничити обим саобраћаја, фреквенцију или регуларност услуга, или тип(ове) летјелица који користи одабрани авио-превозник друге уговорне стране, осим ако се то тражи из царинских, техничких, оперативних или еколошких разлога, према јединственим условима који су у складу са Чланом 15. Конвенције.

3) Ниједна уговорна страна неће наметнути одабраним авио-превозницима друге уговорне стране захтјев за правом првенства, проценат узлијетања, таксу без могућности приговора, или било какав други захтјев у односу на капацитет, фреквенцију или саобраћај који не би био у складу са сврхом овог Споразума.

4) Ниједна уговорна страна неће тражити пријављивање распореда летова, програма за чартер-летове или оперативних планова од авио-превозника друге уговорне стране ради давања одобрења, осим ако су затражени на недискриминаторној основи ради спровођења јединствених услова предвиђених параграфом 2. овог Члана, или ако је за то дато посебно овлаштење у Анексу на овај Споразум. Ако уговорна страна тражи пријављивање распореда летова у информативне сврхе, умањиће административно оптерећење захтјева за пријављивање распореда летова и процедура наметнутих посредницима у ваздушном саобраћају и одабраним авио-превозницима друге уговорне стране.

Члан 12.

Одређивање цијена

1) Свака уговорна страна ће дозволити да цијене за ваздушни саобраћај одреди сваки одабрани авио-превозник на основу комерцијалних прилика на тржишту. Интервенције уговорних страна ће бити ограничене на:

а) спречавање неразумно дискриминаторних цијена или праксе;

б) заштиту потрошача од цијена које су неразумно високе или рестриктивне због злоупотребе доминантне позиције; и

ц) заштиту авио-превозника од цијена које су неприродно ниске због директне или индиректне помоћи или подршке владе.

2) Неће се тражити пријављивање цијена за међународни ваздушни саобраћај између територија уговорних страна. Упркос горе наведеном, одабрани авио-превозници уговорних страна ће наставити да, на захтјев, обезбјеђују непосредан приступ информацијама о претходним, постојећим и предложеним цијенама, органима надлежним за ваздушни саобраћај у уговорним странама, на начин и у облику прихватљивом наведеним надлежним органима.

3) Ниједна уговорна страна неће предузети једностану акцију ради спречавања одређивања или даљег одржавања цијене која је предложена за наплату или је наплаћује 1) авио-превозник било које уговорне стране за међународни ваздушни саобраћај између територија уговорних страна, или 2) авио-превозник једне уговорне стране за међународни ваздушни саобраћај између територије друге уговорне стране и неке друге земље, укључујући у оба случаја, интерлинијски и међународно-линијски саобраћај. Ако било која уговорна страна вјерује да нека цијена није у складу са наводима из параграфа 1. овог Члана, затражиће, што је прије могуће, консултације и обавијестити другу уговорну страну о разлозима свог незадовољства. Ове консултације ће се одржати најкасније тридесет (30) дана након пријема захтјева за одржавањем истих, и уговорне стране ће сарађивати у осигурању информација потребних за разумно разрешење овог проблема. Ако уговорне стране постигну договор у погледу цијене за коју је дато обавјештење о незадовољству, свака од уговорних страна ће урадити све што је потребно да наведени договор ступи на снагу. Без оваквог узајамног договора, цијена ће ступити на снагу или ће и даље бити на снази.

Члан 13.

Консултације

Свака уговорна страна може, у било које вријеме, затражити консултације у вези са овим Споразумом. Такве консултације ће започети што је прије могуће, али најкасније шездесет (60) дана након што друга уговорна страна прими захтјев, осим ако је другачије договорено.

Члан 14.

Разрешење сукоба

1) Сваки сукоб до којег дође према овом Споразуму, осим сукоба до којег може доћи према параграфу 3. Члана 12. (Одређивање цијена), који се не разријеши првом рундом формалних консултација може се, према договору уговорних страна, дати у разматрање и одлуку одређеном лицу или тијелу. Ако се уговорне стране овако не договоре, сукоб може, на захтјев једне од уговорних страна, бити достављен на арбитражу у складу са процедурама наведеним доле.

2) Арбитражу ће обавити трибунал састављен од три арбитра, а који ће бити конституисан на сљедећи начин:

   а) Свака од уговорних страна ће именовати једног арбитра у року од тридесет (30) дана од дана пријема захтјева за арбитражу. Трећи арбитар, који ће имати улогу предсједника трибунала, биће именован договором између два арбитра, у року од 60 дана након именовања ове двојице арбитара;

   б) Ако било која од уговорних страна не именује арбитра, или ако се трећи арбитар не именује у складу са подпараграфом а) овог параграфа, било која уговорна страна може затражити од предсједника Савјета Међународне организације за цивилну авијацију да именује потребног арбитра или арбитре у року од 30 дана. Ако је предсједник Савјета држављанин једне од уговорних страна, најстарији замјеник предсједника који није дисквалификован по овом основу, извршиће именовање.

3) Осим ако се другачије договоре уговорне стране, трибунал ће одредити границе своје надлежности у складу са овим Споразумом и успоставити своја властита процедурална правила. Трибунал, једном формиран, може предложити привремене олакшавајуће мјере у очекивању његове коначне одлуке. Према директиви трибунала, или на захтјев једне од уговорних страна, најкасније 15 дана од дана пуног конституисања трибунала, одржаће се састанак ради одређивања прецизних питања за које ће се доносити арбитражна одлука и специфичних процедура које ће се примијенити.

4) Осим ако се уговорне стране другачије договоре, или ако другачије одреди трибунал, свака од уговорних страна ће доставити меморандум 45 дана након пуног конституисања трибунала. Одговори ће услиједити 60 дана након тога. Трибунал ће одржати расправу на захтјев било које од уговорних страна, или на

своју властиту иницијативу у року од 15 дана након правовремено пристиглих одговора.

5) Трибунал ће покушати да да писмену одлуку у року од 30 дана након завршетка расправе или, ако расправа није одржана, 30 дана након достављања оба одговора. Одлука ће бити донесена већинским гласањем.

6) Уговорне стране могу доставити захтјеве за појашњење одлуке 15 дана након што је иста примљена и такво појашњење ће бити дато 15 дана након таквог захтјева.

7) Свака уговорна страна ће, у мјери која је у складу са њеним државним законом, дати пуноснажност свакој одлуци или пресуди арбитражног трибунала.

8) Трошкови арбитражног трибунала, укључујући накнаде и трошкове арбитара, ће се једнако подијелити између уговорних страна. Сви трошкови које направи предсједник Савјета Међународне организације за цивилну авијацију у вези са процедурама из параграфа 2б овог Члана, сматраће се саставним дијелом трошкова арбитражног трибунала..

Члан 15.

Поништење

Свака уговорна страна може, у било које вријеме, дати писмено обавјештење другој уговорној страни о својој одлуци да поништи овај Споразум. Овакво обавјештење ће бити истовремено достављено Међународној организацији за цивилну авијацију. Овај Споразум ће бити поништен у поноћ (на мјесту пријема обавјештења другој уговорној страни) непосредно прије истека прве годишњице након датума пријема обавјештења од стране друге уговорне стране, осим ако се обавјештење о поништавању Споразума повуче прије истека овог рока.

Члан 16.

Регистрација код ICAO-а

Овај Споразум и сви амандмани који се на њега односе, биће регистровани код Међународне организације за цивилну авијацију (ICAO).

Члан 17.

Ступање на снагу

Овај Споразум и његови Анекси ће ступити на снагу на дан потписивања. Својим ступањем на снагу, овај Споразум између Сједињених Америчких Држава и Босне и Херцеговине замјењује Споразум о општим ваздухопловним услугама, са анексима и протоколом, између Сједињених Америчких Држава и Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, потписаног у Београду, 27. септембра, 1973. заједно са његовим амандманима, као и Споразум о ваздушном саобраћају између Сједињених Америчких Држава и Социјалистичке Федеративе Републике Југославије, потписаног у Вашингтону, 15. децембра, 1977., заједно са његовим амандманима.

У присуству доле потписаних, који су овлаштени од својих појединачних Влада да потпишу овај Споразум.

Потписано у Вашингтону, дана 22. новембра године, у два примјерка, на енглеском, босанском, српском и хрватском језику, при чеми је сваки текст подједнако вјеродостојан.

ЗА
СЈЕДИЊЕНЕ АМЕРИЧКЕ ДРЖАВЕ

Condoleezza Rice
државни секретар

ЗА
БОСНУ И ХЕРЦЕГОВИНУ

Младен Иванић
министар вањских послова

АНЕКС I

Редовни ваздушни саобраћај

Поглавље 1

Линије

Авио-превозници сваке од уговорних страна одабрани према овом Анексу ће, у складу са условима према којима су одабрани, бити овлаштени да обављају редовни међународни ваздушни саобраћај између тачака на сљедећим линијама:

А. Линије за авио-превозника или превознике које су одабрале Сједињене Америчке Државе:

1. Од тачака изван САД преко САД и међу-тачака до тачке или тачака у Босни и Херцеговини и даље.

2. За искључиво карго саобраћај, између Босне и Херцеговине и било које тачке или тачака.

Б. Линије за авио-превозника или превознике које је одабрала Босна и Херцеговина:

1. Од тачака изван Босне и Херцеговине преко Босне и Херцеговине и међу-тачака до тачке или тачака у САД и даље.

2. За искључиво теретни саобраћај, између САД и било које тачке или тачака.

Поглавље 2

Оперативна флексибилност

Сваки одабрани авио-превозник може, на појединим или свим летовима, и према властитом нахођењу:

1. обављати летове у једном или оба правца;

2. комбиновати различите бројеве лета у оквиру једне операције летјелице;

3. опслуживати тачке изван, међу-тачке и даље тачке, и тачке на територијама уговорних страна на линијама у било којој комбинацији и било којем редослиједу;

4. изоставити заустављање на било којој тачки или тачкама;

5. пребацити саобраћај са било које своје летјелице на било коју другу летјелицу на било којој тачки на линијама; и

6. опслуживати тачке изван било које тачке на њеној територији, са промјеном или без промјене летјелице или броја лета и може пружати и оглашавати такве услуге јавности као директне услуге;

без ограничења правца или географског ограничења и без губитка било којег права да обавља саобраћај дозвољен на други начин према овом Споразуму; под условом да, уз изузетак искључиво теретног саобраћаја, саобраћај опслужује тачку на територији уговорне стране која је одабрала авио-превозника.

Поглавље 3

Промјена обима саобраћаја

У било којем сегменту или сегментима горе наведених линија, било који одабрани авио-превозник може обављати међународни ваздушни саобраћај без било каквог ограничења које би се односило на промјену, на било којој тачки на линији, типа или броја летјелица које се користе; под условом да је, уз изузетак искључиво теретног саобраћаја, у правцу иностранства саобраћај изван ове тачке наставак саобраћаја са територије уговорне стране која је одабрала авио-превозника и, у правцу матичне земље, саобраћај на територију уговорне стране која је одабрала авио-превозника, јесте наставак саобраћаја који долази из правца изван такве тачке.

АНЕКС II

Чартер ваздушни саобраћај

Поглавље 1

А. Авио-превозници сваке од уговорних страна одабрани према овом Анексу ће, у складу са условима према којима су одабрани, имати право да обављају међународни чартер саобраћај путника (и њиховог пратећег пртљага) и/или терета (укључујући, али не ограничавајући на терет који се просљеђује, раздваја и комбинује (путници/терет) на чартерима):

1. Између било које тачке или тачака на територији уговорне стране која је одабрала авио-превозника и било које тачке или тачака на територји друге уговорне стране; и

2. Између било које тачке или тачака на територији друге уговорне стране и било које тачке или тачака у трећој земљи или земљама, под условом да, осим када су у питању теретни чартери, овакав саобраћај чини дио непрекидних операција, са промјеном или без промјене летјелице, укључујући саобраћај ка матичној земљи у сврху обављања локалног саобраћаја између матичне земље и територије друге уговорне стране.

Б. У обављању саобраћаја обухваћеног овим Анексом, авио-превозници сваке уговорне стране који су одабрани према овом Анексу, такође ће имати право: (1) да се заустављају на било којој тачки у оквиру или ван територије било које уговорне стране (2) да обављају транзитни саобраћај преко територије друге уговорне стране; (3) да комбинује на истој летјелици саобраћај који почиње на територији једне уговорне стране, саобраћај који почиње на територији друге уговорне стране, и саобраћај који почиње у трећим земљама; и (4) да обавља међународни ваздушни саобраћај без икаквих ограничења која би се односила на промјену, на било којој тачки на линији, типа или броја летјелица које се користе; под условом да је, уз изузетак искључиво теретног чартера, у правцу иностранства саобраћај изван ове тачке наставак саобраћаја са територије уговорне стране која је одабрала авио-превозника и, у правцу матичне земље, саобраћај на територију уговорне стране која је одабрала авио-превозника, јесте наставак саобраћаја који долази из правца изван такве тачке.

Ц. Свака уговорна страна ће позитивно размотрити захтјеве авио-превозника друге уговорне стране да обавља саобраћај који није обухваћен овим Анексом, на основу пријатељског договора и реципроцитета.

Поглавље 2

А. Сваки авио-превозник којег је одабрала било која уговорна страна, који обавља међународни чартерски ваздушни саобраћај који почиње на територији неке од уговорних страна, било да је у питању путовање у једном правцу или повратно путовање, имаће опцију придржавања законима и прописима који се односе на чартер путовања, као и правилима своје матичне земље или друге уговорне стране. Ако уговорна страна примјењује различита правила, прописе, рокове, услове или ограничења на једног или више својих авио-превозника, или авио-превозника различитих држава, сваки одабрани авио-превозник ће подлијегати најмање рестриктивном од ових критерија.

Б. Међутим, ништа садржано у горњем параграфу неће ограничити права било које од уговорних страна да затраже од авио-превозника које су уговорне стране одабрале у складу са овим Анексом, да се придржавају захтјева који се односе на заштиту имовине путника, и права путника за отказивање и рефундацију.

Поглавље 3

Осим у погледу прописа о заштити потрошачких права из претходног параграфа, ниједна од уговорних страна неће захтијевати од авио-превозника који је одабран у складу са овим Анексом од стране друге уговорне стране, у погледу обављања саобраћаја са територије те друге уговорне стране или треће земље у једносмјерном или повратном путовању, да доставља ишта више осим изјаве о придржавању законима који се примјењују, прописима и правилима на која се односи Поглавље 2 овог Анекса или изјаву о одрицању од ових закона, прописа или правила која дају одговарајући органи надлежни за ваздушни саобраћај.

SPORAZUM O ZRAČNOM PROMETU

IZMEĐU

SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

I

BOSNE I HERCEGOVINE

Sjedinjene Američke Države i Bosna i Hercegovina (dalje u tekstu "ugovorne stranke");

U želji da promoviraju međunarodni zračni sustav zasnovan na konkurenciji između zrakoplovnih prijevoznika na tržištu, uz minimalno uplitanje i reguliranje od strane vlade;

U želji da olakšaju ekspanziju mogućnosti u međunarodnom zračnom prometu;

U želji da omoguće da zrakoplovni prijevoznici mogu ponuditi javnosti različit dijapazon usluga po najnižoj cijeni koje nisu diskriminirajuće i ne predstavljaju zlouporabu dominantne pozicije, te u želji da ohrabre pojedinačne zrakoplovne prijevoznike da odrede i implementiraju inovativne i konkurentne cijene;

U želji da osiguraju najviši stupanj sigurnosti i bezbjednosti u međunarodnom zračnom prometu, i da potvrde svoju izuzetnu zabrinutost u svezi sa aktima ili prijetnjama protiv sigurnosti letjelica, što može ugroziti sigurnost osoba ili imovine, nepovoljno utjecati na obavljanje zračnog prometa, i podrivati povjerenje javnosti u sigurnost civilnog zrakoplovstva; i

S obzirom da su potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje u Chikagu, 7. prosinca 1944. godine;

Dogovorile su se kako slijedi:

Članak 1.

Definicije

U svrhu ovog Sporazuma, ako se drugačije ne dogovori, izraz:

1) "**Tijela mjerodavna za zračni promet**" označava, u slučaju Sjednjenih Američkih Država, Ministarstvo prometa, ili njegov nasljednik, a u slučaju Bosne i Hercegovine, Vijeće ministara – Ministarstvo komunikacija i prometa – Direkcija civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu BH DCA) ili bilo koja osoba ili tijelo ovlašteno da vrši bilo koju od određenih funkcija koje sada vrši;

2) **"Sporazum"** označava ovaj Sporazum, njegove anekse i svaki amandman na ovaj Sporazum ili na njegove anekse;

3) **"Zračni promet"** označava javni prijevoz putnika, prtljaga, tereta i pošte letjelicama, odvojeno ili kombinirano, za naknadu ili unajmljivanje;

4) **"Konvencija"** označava Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorenu za potpisivanje u Chikagu, 7. prosinca 1944. godine i ona uključuje:
   i) svaki amandman koji je stupio na snagu sukladno Članku 94. (a) Konvencije i koji su ratificirale obje ugovorne stranke; i
   ii) svaki Aneks ili amandman koji je usvojen sukladno Članku 90. Konvencije, sve dok je svaki amandman ili aneks u svakom trenutku na snazi u obje ugovorne stranke;

5) "**Imenovani zrakoplovni prijevoznik**" označava zrakoplovnog prijevoznika imenovanog i ovlaštenog sukladno Članku 3. ovog Sporazuma;

6) **"Puni iznos"** označava cijenu obavljanja prometa plus razumna naplata za administrativne režijske troškove;

7) **"Međunarodni zračni promet"** označava zračni promet koji prolazi kroz zračni prostor preko teritorija više od jedne države;

8) **"Cijena"** označava cijenu vožnje, pristojbe ili naplatu za prijevoz putnika (i njihovog prtljaga) i/ili tereta (isključujući poštu) u zračnom prometu, koju naplaćuju zrakoplovni prijevoznici, uključujući i njihove zastupnike, i uvjete koji reguliraju dostupnost takve cijene vožnje, pristojbe ili naplate;

9) **"Zaustavljanje u svrhe koje nisu prometne prirode"** označava slijetanje u bilo koju svrhu koja ne podrazumijeva ulazak ili izlazak putnika, utovar ili istovar prtljaga, tereta i/ili pošte u zračnom prometu:

10) **"Teritorij"** označava kopneni prostor koji je pod suverenitetom, sudskom nadležnosti, zaštitom, ili starateljstvom ugovorne stranke, i njihove granične teritorijalne vode; i

11) **"Naplate od korisnika"** označava iznose koji se naplaćuju od zrakoplovnih prijevoznika, kako bi se osigurala oprema za zračne luke ili objekti, tj. objekti za zrakoplovnu navigaciju, objekti za sigurnost u zrakoplovstvu ili zračni promet koji uključuje usluge i objekte u svezi sa prometom.

Članak 2.

Dodjela prava

1) Svaka ugovorna strana daje drugoj ugovornoj strani sljedeća prava za obavljanje međunarodnog zračnog prometa od strane zrakoplovnih prijevoznika druge ugovorne strane:

   a) pravo da nadlijeće njen teritorij bez slijetanja:

   b) pravo da se zaustavlja na njenom teritoriju u svrhe koje nisu prometne prirode; i

   c) prava drugačije naznačena u ovom Sporazumu:

2) Ništa iz ovog Članka neće se smatrati prenošenjem prava na određenog zrakoplovnog prijevoznika jedne ugovorne strane, da primi na letjelicu, na teritorij druge ugovorne stranke, putnike, teret ili poštu, koji se prevoze za naknadu i koje su usmjerene prema drugoj destinaciji na teritoriju druge ugovorne stranke.

Članak 3.

Odabir zrakoplovnih prijevoznika i izdavanje dozvole za rad

1) Svaka Ugovorna stranka imat će pravo da odabere onoliko zrakoplovnih prijevoznika koliko želi u svrhu obavljanja međunarodnog zračnog prometa, sukladno ovom Sporazumu, i imat će pravo da povuče ili izmijeni ta imenovanja. Obavjest o odabiru drugoj ugovornoj stranki bit će proslijeđeno napismeno i putem diplomatskih kanala, i

ono će identificirati da li je zrakoplovni prijevoznik ovlašten da obavlja vrstu zračnog prometa navedenu u Aneksu I ili u Aneksu II. ili obje vrste.

2) Po primitku ove obavjesti o odabiru, i aplikacija od strane imenovanog zrakoplovnog prijevoznika, u obliku i na način propisan za dozvole za rad i tehničke dozvole, druga ugovorna stranka dat će odgovarajuće ovlasti i dozvole, uz minimalno proceduralno kašnjenje, pod uvjetom :

a) da su većinsko vlasništvo i efikasni nadzor tog zrakoplovnog prijevoznika dodijeljeni onoj ugovornoj strani koja bira zrakoplovnog prijevoznika, državljanima te ugovorne stranke, ili i jednima i drugima;

b) da je odabrani zrakoplovni prijevoznik kvalificiran da ispuni uvjete propisane zakonima i propisima koje ova ugovorna stranka uobičajeno primjenjuje pri obavljanju međunarodnog zračnog prometa, uzimajući u obzir aplikaciju ili aplikacije; i

c) pod uvjetom da ugovorna stranka koja bira zrakoplovnog prijevoznika održava standarde navedene u Članku 6. (Sigurnost) i Članku 7. (Sigurnost u zrakoplovstvu).

Članak 4.

Poništenje dozvola za rad

1) Svaka ugovorna stranka može poništiti, suspendirati ili ograničiti dozvole za rad ili tehničke dozvole zrakoplovnom prijevozniku kojeg je odabrala druga ugovorna strana, kada:

a) većinsko vlasništvo i efikasni nadzor tog zrakoplovnog prijevoznika nisu dodijeljeni drugoj ugovornoj stranki, državljanima te ugovorne stranke, ili i jednima i drugima;

b) kada zrakoplovni prijevoznik nije uspio da se pridržava zakona i propisa navedenih u Članku 5. (Primjena zakona) ovog Sporazuma; ili

c) kada druga ugovorna stranka ne održava standarde navedene u Članku 6. (Sigurnost), i ne upravlja se prema njima.

2) Osim ako je neophodna neposredna akcija kako bi se spriječilo dalje nepridržavanje podparagrafima 1b i 1c ovog Članka, prava uspostavljena ovim Člankom uživat će se samo nakon konzultacija sa drugom ugovornom strankom.

3) Ovaj Članak ne ograničava prava bilo koje ugovorne stranke da zadrži, poništi, ograniči ili nametne uvjete na dozvolu za rad ili tehničku dozvolu zrakoplovnom prijevozniku ili prijevoznicima druge ugovorne stranke sukladno odredbama Članka 7. (Sigurnost u zrakoplovstvu).

Članak 5.

Primjena zakona

1) Pri ulasku, boravku ili napuštanja teritorija jedne ugovorne stranke, zrakoplovni prijevoznici druge ugovorne stranke poštivat će njene zakone i propise koji se odnose na rad i navigaciju letjelica.

2) Pri ulasku, boravku ili napuštanja teritorija jedne ugovorne stranke, zrakoplovni prijevoznici druge ugovorne stranke, njihovi putnici, posada i mjerodavni za poslove oko tereta, poštivat će zakone i propise prve ugovorne stranke koji se odnose na prijem na teritorij ili odlazak sa iste, putnika, posade ili tereta na letjelicama (uključujući propise koji se odnose na ulazak, kliring, sigurnost u zrakoplovstvu, imigraciju, putovnice, carinu i karantin ili, u slučaju prijevoza pošte, poštanske propise).

Članak 6.

Sigurnost

1) Svaka ugovorna stranka, u svrhu obavljanja zračnog prometa koji je određen ovim Sporazumom, priznat će kao važeće dokumente, certifikate o zračnoj plovidbenosti, certifikate o kompetenciji i dozvole koje jedna ugovorna stranka izdaje ili ovjerava kao validne i još na snazi, pod uvjetom da zahtjevi za ovakve certifikate i dozvole, jesu, u najmanju ruku, jednaki minimalnim standardima koji se određuju sukladno Konvenciji. Međutim, svaka ugovorna stranka može da odbije da prizna validnost certifikata o kompetenciji, kao i dozvola koje je njenim državljanima izdala ili ovjerila druga ugovorna stranka, a u svrhu prelijetanja njenog vlastitog teritorija.

2) Svaka ugovorna stranka može zatražiti konzultacije ako se iste tiču standarda sigurnosti koje održava druga ugovorna stranka u odnosu na zrakoplovne objekte, posadu, letjelice ili rad odabranih zrakoplovnih prijevoznika. Ako, nakon ovih konzultacija, jedna ugovorna stranka otkrije da druga ugovorna stranka ne održava i ne sprovodi efikasno sigurnosne standarde i zahtjeve u ovim oblastima, koji su u najmanju ruku istovjetni minimalnim standardima uspostavljenim u isto vrijeme sukladno Konvenciji, prva ugovorna stranka obavijestit će drugu ugovornu stranku o ovim otkrićima i

koracima koji se smatraju neophodnim kako bi se postigao minimum standarda, i druga ugovorna stranka poduzet će odgovarajuće korektivne mjere. Svaka ugovorna stranka zadržava pravo da opozove, poništi ili ograniči dozvole za rad ili tehničke dozvole zrakoplovnom prijevozniku ili prijevoznicima koje je odabrala druga ugovorna stranka, u slučaju da druga ugovorna stranka ne poduzme odgovarajuće korektivne mjere u razumnom vremenskom roku.

Članak 7.

Sigurnost u zrakoplovstvu

1) Sukladno svojim pravima i obvezama prema međunarodnom zakonu, ugovorne stranke potvrđuju jedna drugoj svoju obavezu da štite sigurnost civilnog zrakoplovstva od akata nezakonitog djelovanja, čineći tako integralni dio ovog Sporazuma. Bez ograničenja uopćenosti njihovih prava i obveza prema međunarodnom zakonu, ugovorne stranke će naročito djelovati sukladno odredbama ***Konvencije o napadima i nekim drugim aktima počinjenim na letjelicama***, koja je potpisana u Tokiju 14. rujna 1963. godine, ***Konvencije o zabrani nezakonitog zauzimanja letjelica***, potpisanoj u Haagu 16. prosinca 1970. godine, ***Konvencije o zabrani nezakonitih akata protiv sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu,*** potpisanoj u Montrealu 23. rujna 1971. godine i njenim pratećim ***Protokolom za suzbijanje nezakonitih akata nasilja u zračnim lukama koji služe međunarodnom civilnom zrakoplovstvu***, potpisanoj u Montrealu 24. veljače 1988. godine.

2) Ugovorne stranke će, na zahtjev, obezbjediti jedna drugoj svu potrebnu pomoć u sprječavanju akata nezakonitog zauzimanja civilnih letjelica i drugih nezakonitih akata protiv sigurnosti letjelica, njihove posade i putnika, zračnih luka i objekata za zrakoplovnu navigaciju i svih drugih oblika prijetnje sigurnosti i bezbjednosti u civilnom zrakoplovstvu.

3) Ugovorne stranke, u svojim međusobnim odnosima, djelovat će sukladno standardima o sigurnosti u zrakoplovstvu i odgovarajućim preporučenim strategijama, koje je uspostavila Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo i odredila ih kao Anekse Konvenciji; njima će se tražiti da operatori na letjelicama u svojim registrima ili operatori na letjelicama koji imaju osnovno poslovno sjedište ili stalni boravak na njihovom teritoriju i operatori u zračnim lukama na njihovom teritoriju, djeluju sukladno ovakvim odredbama o sigurnosti u zrakoplovstvu.

4) Svaka ugovorna stranka se slaže da će poštivati odredbe o sigurnosti koje traži druga ugovorna stranka pri ulasku na teritorij, napuštanju iste ili boravku na teritoriju te druge ugovorne stranke. Svaka ugovorna stranka osigurat će da se adekvatne mjere efikasno

primjenjuju kako bi se zaštitile letjelice i izvršila inspekcija putnika, posade, njihovog prtljaga, prenosivih artikala, tereta i zrakoplovnih zaliha, prije i u toku ukrcavanja putnika i utovarivanja tereta. Svaka ugovorna stranka će ozbiljno razmotriti bilo koji zahtjev druge ugovorne stranke koji se odnosi na specijalne mjere sigurnosti, kako bi se tretirala određena opasnost.

5) Kada se dogodi neki incident ili prijetnja u vidu nelegalnog oduzimanja civilnih letjelica, ili neki drugi kriminalni akt protiv sigurnosti letjelica, njenih putnika i posade, zračnih luka ili objekata za zračnu navigaciju, ugovorne stranke pomagat će jedna drugoj olakšavajući komunikaciju i druge odgovarajuće mjere, u namjeri brzog i sigurnog prekida ovakvog incidenta ili prijetnje.

6) Kada jedna ugovorna stranka ima razumne osnove da vjeruje da je druga ugovorna stranka odstupila od odredbi o sigurnosti u zrakoplovstvu navedenih u ovom Članku, tijela te ugovorne stranke mjerodavna za zračni promet mogu zatražiti hitne konzultacije sa mjerodavnim tijelima druge ugovorne stranke. Nemogućnost da se postigne zadovoljavajući dogovor u roku od 15 dana od dana podnošenja takvog zahtjeva, stvorit će temelje za zadržavanje, poništavanje, ograničavanje ili nametanje uvjeta na izdavanje dozvole za rad i tehničku dozvolu zrakoplovnom prijevozniku ili prijevoznicima te ugovorne stranke. Kada hitna situacija tako nameće, ugovorna stranka može poduzeti privremene mjere prije isteka roka od 15 dana.

Članak 8.

Komercijalne mogućnosti

1) Zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne stranke imat će pravo da otvore na teritoriju druge ugovorne stranke, biroe u svrhu promocije i prodaje usluga zračnog prometa.

2) Odabrani zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne stranke imat će pravo da, sukladno zakonima i propisima druge ugovorne stranke koji se odnose na ulazak, boravak i zaposlenje, dovedu i zadrže na teritoriju druge ugovorne stranke svoje upravljačko, operativno, prodajno, tehničko i drugo specijalističko osoblje, potrebno za izvršavanje dogovornih usluga.

3) Svi odabrani zrakoplovni prijevoznici imat će pravo da formiraju svoje vlastite kopnene službe na teritoriju druge ugovorne stranke ("samoizvršavanje") ili da, po svom odabiru, odaberu izvršioce tih poslova među konkurentnim zastupnicima, koji će obavljati poslove u cjelosti ili djelimice. Prava će podlijegati samo fizičkom ograničenju koje proističe iz razmatranja sigurnosti zračnih luka. Kada navedeno razmatranje unaprijed isključuje samoizvršavanje, kopnene službe bit će dostupne na istovjetnim osnovana

svim zrakoplovnim prijevoznicima; naplate će se zasnivati na troškovima realiziranih usluga; i takve usluge će biti po vrsti i kvalitetu uporedive sa uslugama samoizvršavanja, kao da je samoizvršavanje bilo moguće.

4) Svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik bilo koje ugovorne stranke može se angažirati u prodaji zračnog prometa na teritoriju druge ugovorne stranke, direktno kao i, prema svom nahođenju, preko svojih zastupnika, osim u slučaju kada je posebno naznačeno propisima o čarter-prometu zemlje na čijem teritoriju započinje čarter-putovanje, a koji se odnose na zaštitu imovine putnika i prava putnika da otkažu i potražuju refundiranje sredstava. Svaka ugovorna stranka imat će pravo da prodaje i svaka osoba imat će pravo da kupi ove transportne usluge u lokalnoj valuti ili nekoj drugoj slobodno konvertibilnoj valuti.

5) Svaki zrakoplovni prijevoznik imat će pravo da, na zahtjev, konvertuje i pošalje u svoju zemlju lokalne prihode koji prekoračuju lokalno isplaćene iznose. Konverzija i slanje novca bit će dozvoljeni odmah, bez ograničenja ili oporezivanja, po kursnoj listi koja se primjenjuje na trenutne transakcije i slanje novca, na dan kada prijevoznik predaje prvi zahtjev za slanje novca.

6) Odabrani zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne stranke imat će pravo da plate za lokalne troškove, uključujući i kupovinu goriva, na teritoriju druge ugovorne stranke u lokalnoj valuti. Po svom izboru, zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne stranke mogu platiti takve troškove na teritoriju druge ugovorne stranke u slobodno konvertibilnim valutama prema propisima o lokalnoj valuti.

7) U izvršavanju ovlaštenog prometa na dogovorenim linijama, svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik jedne ugovorne stranke može ući u kooperativne tržišne aranžmane, kao što su blokirani prostor, razmjena kodova ili aranžmani iznajmljivanja (lizing), sa

   a) zrakoplovnim prijevoznikom ili prijevoznicima druge ugovorne stranke;

   b) zrakoplovnim prijevoznikom ili prijevoznicima treće zemlje; i

   c) kompanijom koja vrši zrakolučni prijevoz u nekoj zemlji;

   pod uvjetom da svi učesnici u takvim aranžmanima (i) imaju odgovarajuće ovlasti i (ii) zadovoljavaju zahtjeve koji se uobičajeno primjenjuju u ovakvim aranžmanima.

8) Bez obzira na druge odredbe ovog Sporazuma, zrakoplovni prijevoznici i indirektne kompanije za prijevoz tereta obje ugovorne stranke imat će dozvolu, bez ograničenja, da zaposle, u svezi sa međunarodnim zračnim prometom, bilo koju kompaniju za prijevoz tereta ka točkama i od točki na teritoriju ugovornih stranki ili trećih zemalja, uključujući

transport do i od svih zračnih luka uz carinske olakšice, i uključujući, tamo gdje je to moguće, pravo da transportuje teret u carinskom skladištu prema primjenjivim zakonima i propisima. Takav teret, bilo da se transportuje kopnom ili zrakom, imat će pristup carinskoj obradi i objektima zračne luke. Zrakoplovni prijevoznici mogu izabrati da vrše svoj vlastiti kopneni prijevoz ili da ga obezbijede putem aranžmana sa drugim kopnenim prijevoznicima, uključujući zemaljski prijevoz koji vrše drugi zrakoplovni prijevoznici i indirektne kompanije za prijevoz zrakoplovnog tereta. Ovakve intermodalne teretne usluge prijevoza tereta se mogu ponuditi pojedinačno, kroz cijenu za kombinirani zračni i kopneni prijevoz, pod uvjetom da špediteri nisu pogrešno obaviješteni o činjenicama koje se odnose na takav prijevoz.

Članak 9.

Carinske obveze i naplate

1) Pri dolasku na teritorij jedne od ugovornih stranki, letjelice koje, u obavljanju međunarodnog zračnog prometa, koriste odabrani zrakoplovni prijevoznici druge ugovorne stranke, kao i njihova redovna oprema, terenska oprema, zalihe goriva i maziva, potrošne tehničke zalihe, rezervni dijelovi (uključujući motore), zrakoplovne zalihe (uključujući ali ne ograničavajući na artikle kao što su hrana, pića i alkoholna pića, duhan i drugi proizvodi namijenjeni za prodaju putnicima ili uporabu od strane putnika u ograničenim količinama tokom leta), i drugi artikli namijenjeni ili korišteni isključivo u svezi sa radom ili servisiranjem letjelica angažiranih u međunarodnom zračnom prometu, bit će, na osnovu reciprociteta, izuzeti od plaćanja svih uvoznih ograničenja, poreza na imovinu i poreza na prihod, carinskih obveza, poreza na akciznu robu, i sličnih pristojbi i naplata koje su (a) nametnuli državna tijela, i (b) nisu zasnovani na troškovima pruženih usluga, pod uvjetom da takva oprema i zalihe ostaju u letjelici.

2) Također bit će izuzeti, na osnovu reciprociteta, od plaćanja poreza, naknada, obveza, pristojbi i naplata koje se spominju u paragrafu 1. ovog Članka, uz izuzeće naplata koje su zasnovane na troškovima pruženih usluga:

   a) zrakoplovne zalihe unesene na teritorij ugovorne stranke i unesene u letjelicu, u razumnim ograničenjima, za uporabu na letjelicama koje lete u inozemstvo a pripadaju zrakoplovnom prijevozniku druge ugovorne stranke angažiranom u međunarodnom zračnom prometu, čak i kada se ove zalihe koriste na dijelu putovanja koje se obavlja iznad teritorija ugovorne stranke na kojoj su utovareni u letjelicu;

   b) terenska oprema i rezervni dijelovi (uključujući motore) uneseni na teritorij jedne ugovorne stranke za servisiranje, održavanje ili popravak letjelica zrakoplovnog

prijevoznika druge ugovorne stranke koja se koristi u međunarodnom zračnom prometu;

c) gorivo, maziva i potrošne tehničke zalihe unesene na ili dostavljene na teritorij ugovorne stranke za uporabu na letjelici zrakoplovnog prijevoznika druge ugovorne stranke angažiranog u međunarodnom zračnom prometu, čak i ako će se ove zalihe koristiti na dijelu leta koji se izvodi iznad teritorija ugovorne stranke na čijem su teritoriju uneseni u letjelicu; i

d) promotivni i reklamni materijali uneseni ili dostavljeni na teritorij jedne ugovorne stranke i uneseni u letjelicu, unutar razumnih ograničenja, za uporabu na letjelicama koje lete u inozemstvo a pripadaju zrakoplovnom prijevozniku druge ugovorne stranke angažiranom u međunarodnom zračnom prometu, čak i kada se ove zalihe koriste na dijelu putovanja koje se obavlja iznad teritorija ugovorne stranke na kojoj su utovareni u letjelicu.

3) Može se tražiti da oprema i zalihe iz paragrafa 1. i 2. ovog Članka budu pod nadzorom ili kontrolom odgovarajućih tijela.

4) Izuzeci navedeni u ovom Članku će se, također, primijeniti u situacijama kada imenovani zrakoplovni prijevoznici jedne ugovorne stranke uđu u poslovni aranžman sa nekim drugim zrakoplovnim prijevoznikom, koji na sličan način uživa takva izuzeća od druge ugovorne stranke, za pozajmljivanje ili transfer na teritorij druge ugovorne stranke artikala, navedenih u paragrafima 1. i 2. ovog Članka.

Članak 10.

Naplate od korisnika

1) Naplate od korisnika koje organi ili tijela mjerodavna za naplatu u svakoj od ugovornih stranki, mogu nametnuti zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne stranke, bit će pravedne, razumne, neće biti neopravdano diskriminatorne, i bit će istovjetno dodijeljene drugim kategorijama korisnika. U svakom slučaju, svaka takva naplata od korisnika bit će određena zrakoplovnom prijevozniku druge ugovorne stranke na temelju istovjetno povoljnih uvjeta koji su dostupni svakom drugom zrakoplovnom prijevozniku u vrijeme određivanja iznosa koji će se naplaćivati.

2) Naplate od korisnika nametnute zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne stranke mogu reflektirati, ali neće prelaziti, puni iznos koji kompetentni organi ili tijela koja vrše naplatu od korisnika, moraju osigurati za osiguranje odgovarajućih zračnih luka, okoline zračnih luka, zračne navigacije i objekata, i službi za sigurnost u zrakoplovstvu

u zračnim lukama ili u sklopu sustava zračnih luka. Ovakve naplate mogu uključiti razuman povrat osnovnih sredstava nakon snižavanja cijena. Objekti i usluge za koje se vrše naplate, bit će osigurani na efikasnim i ekonomičnim osnovama.

3) Svaka Ugovorna strana podsticat će konzultacije između njihovih organa ili tijela mjerodavnih za takve naknade na njihovom teritoriju, i prijevoznika koji koriste objekte i usluge, i podsticat će njihove organe ili tijela mjerodavne za takve naknade da razmjenjuju takve informacije, pošto može biti potrebno izvršiti odgovarajući pregled prihvatljivosti naplata sukladno principima paragrafa 1. i 2. ovog Članka. Svaka ugovorna stranka podsticat će kompetentna tijela da korisnicima na vrijeme dostavljaju prijedlog za izmjene naplata od korisnika, kako bi omogućili korisnicima da izraze svoje stavove prije nego što se naprave izmjene.

4) Prema procedurama o razrešenju sporova sukladno Članku 14, ni za jednu od ugovornih stranki se neće smatrati da krši odredbe ovog Članka, osim ako

a) ne uspije da, u razumnom vremenskom roku, napravi reviziju naplate ili prakse koja je predmet žalbe druge ugovorne stranke; ili

b) nakon ove revizije, ne poduzme sve korake unutar svojih nadležnosti kako bi se popravila svaka naplata ili praksa koja nije sukladno ovim Člankom.

Članak 11.

Pravedna konkurencija

1) Svaka ugovorna stranka dozvolit će pravednu i istovjetnu mogućnost za odabrane zrakoplovne prijevoznike obje ugovorne stranke, da budu konkurentni u ponudi međunarodnog zračnog prometa koji se obavlja sukladno ovim Sporazumom.

2) Svaka ugovorna stranka dozvolit će svakom odabranom zrakoplovnom prijevozniku da odredi frekvenciju i kapacitet međunarodnog zračnog prometa koji nudi na osnovu komercijalnih prilika na tržištu. Pridržavajući se ovog prava, nijedna ugovorna stranka neće jednostrano ograničiti obim prometa, frekvenciju ili regularnost usluga, ili tip(ove) letjelica koji koristi odabrani zrakoplovni prijevoznik druge ugovorne stranke, osim ako se to traži iz carinskih, tehničkih, operativnih ili ekoloških razloga, prema jedinstvenim uvjetima koji su sukladni Članku 15. Konvencije.

3) Nijedna ugovorna stranka neće nametnuti odabranim zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne stranke zahtjev s pravom prvenstva, procenat uzlijetanja, pristojbu bez

mogućnosti prigovora, ili bilo kakav drugi zahtjev u odnosu na kapacitet, frekvenciju ili promet koji ne bi bio sukladan svrsi ovog Sporazuma.

4) Nijedna ugovorna stranka neće tražiti prijavljivanje rasporeda letova, programa za čarter-letove ili operativnih planova od zrakoplovnog prijevoznika druge ugovorne stranke, radi davanja odobrenja, osim ako su zatraženi na nediskriminatorskoj osnovi radi sprovođenja jedinstvenih uvjeta predviđenih paragrafom 2. ovog Članka, ili ako je za to data posebna ovlast u Aneksu na ovaj Sporazum. Ako ugovorna stranka traži prijavljivanje rasporeda letova u informativne svrhe, umanjit će administrativno opterećenje zahtjeva za prijavljivanje rasporeda letova i procedura nametnutih posrednicima u zračnom prometu i odabranim zrakoplovnim prijevoznicima druge ugovorne stranke.

Članak 12.

Određivanje cijena

1) Svaka ugovorna stranka dozvolit će da cijene za zračni promet odredi svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik na temelju komercijalnih prilika na tržištu. Intervencije ugovornih stranki bit će ograničene na:

   a) sprječavanje nerazumno diskriminatorskih cijena ili prakse;

   b) zaštitu potrošača od cijena koje su nerazumno visoke ili restriktivne zbog zloupotrebe dominantne pozicije; i

   c) zaštitu zrakoplovnih prijevoznika od cijena koje su neprirodno niske zbog direktne ili indirektne pomoći i podrške vlade.

2) Neće se tražiti prijavljivanje cijena za međunarodni zračni promet između teritorija ugovornih stranki. Uprkos gore navedenom, odabrani zrakoplovni prijevoznici ugovornih stranki nastavit će da, na zahtjev, osiguraju neposredan pristup informacijama o prethodnim, postojećim ili predloženim cijenama, tijelima mjerodavnim za zračni promet u ugovornim strankama, na način i u obliku prihvatljivom navedenim mjerodavnim tijelima.

3) Nijedna ugovorna stranka neće poduzeti jednostranu akciju radi sprječavanja određivanja ili daljeg održavanja cijene koja je predložena za naplatu ili je naplaćuje 1) zrakoplovni prijevoznik bilo koje ugovorne stranke za međunarodni zračni promet između teritorija ugovornih strana, ili 2) zrakoplovni prijevoznik jedne ugovorne stranke za međunarodni zračni promet između teritorije druge ugovorne stranke i neke druge

zemlje, uključujući u oba slučaja, interlinijski i međunarodno-linijski promet. Ako bilo koja ugovorna stranka vjeruje da neka cijena nije sukladna navodima iz paragrafa 1. ovog Članka, zatražit će, što je prije moguće, konzultacije i obavijestiti drugu ugovornu stranku o razlozima svog nezadovoljstva. Ove konzultacije održat će se najkasnije trideset (30) dana nakon prijema zahtjeva za održavanjem istih, i ugovorne stranke će surađivati u osiguranju informacija potrebnih za razumno razrešenje ovog problema. Ako ugovorne stranke postignu dogovor u pogledu cijene za koju je data obavijest o nezadovoljstvu, svaka od ugovornih stranki uradit će sve što je potrebno da navedeni dogovor stupi na snagu. Bez ovakvog uzajamnog dogovora, cijena će stupiti na snagu ili će i dalje biti na snazi.

Članak 13.

Konzultacije

Svaka ugovorna stranka može, u bilo koje vrijeme, zatražiti konzultacije u svezi sa ovim Sporazumom. Takve konzultacije započet će što je prije moguće, ali najkasnije šezdeset (60) dana nakon što druga ugovorna stranka primi zahtjev, osim ako je drugačije dogovoreno.

Članak 14.

Razrješenje sukoba

1) Svaki sukob do kojeg dođe prema ovom Sporazumu, osim sukoba do kojeg može doći prema paragrafu 3. Članka 12. (Određivanje cijena), koji se ne razriješi prvom rundom formalnih konzultacija može se, prema dogovoru ugovornih stranki, dati u razmatranje i odluku određenoj osobi ili tijelu. Ako se ugovorne stranke ovako ne dogovore, sukob može, na zahtjev jedne od ugovornih stranki, biti dostavljen na arbitražu sukladno procedurama navedenim dole.

2) Arbitražu će obaviti tribunal sastavljen od tri arbitra, i koji će biti konstituiran na sljedeći način:

   a) Svaka od ugovornih stranki imenovat će jednog arbitra u roku od trideset (30) dana od dana prijema zahtjeva za arbitražu. Treći arbitar, koji će imati ulogu predsjednika tribunala, bit će imenovan dogovorom između dva arbitra, u roku od 60 dana nakon imenovanja ove dvojice arbitara;

b) Ako bilo koja od ugovornih stranki ne imenuje arbitra, ili ako se treći arbitar ne imenuje sukladno podparagrafom a) ovog paragrafa, bilo koja ugovorna stranka može zatražiti od predsjednika Vijeća Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo da imenuje potrebnog arbitra ili arbitre u roku od 30 dana. Ako je predsjednik Vijeća državljanin jedne od ugovornih stranki, najstariji zamjenik predsjednika koji nije diskvalificiran po ovom osnovu, izvršit će imenovanje.

3) Osim ako se drugačije dogovore ugovorne strane, tribunal će odrediti granice svoje nadležnosti sukladno ovim Sporazumom i uspostaviti svoja vlastita proceduralna pravila. Tribunal, jednom formiran, može predložiti privremene olakšavajuće mjere u očekivanju njegove konačne odluke. Prema direktivi tribunala, ili na zahtjev jedne od ugovornih stranki, najkasnije 15 dana od dana punog konstituisanja tribunala, održat će se sastanak radi određivanja preciznih pitanja za koje će se donositi arbitražna odluka i specifičnih procedura koje će se primijeniti.

4) Osim ako se ugovorne stranke drugačije dogovore, ili ako tako odredi tribunal, svaka od ugovornih stranki dostavit će memorandum 45 dana nakon punog konstituiranja tribunala. Odgovori će uslijediti 60 dana nakon toga. Tribunal će održati raspravu na zahtjev bilo koje od ugovornih stranki, ili na svoju vlastitu inicijativu u roku od 15 dana nakon pravovremeno pristiglih odgovora.

5) Tribunal će pokušati da da pismenu odluku u roku od 30 dana nakon završetka rasprave ili, ako rasprava nije održana, 30 dana nakon dostavljanja oba odgovora. Odluka će biti donesena većinskim glasovanjem.

6) Ugovorne stranke mogu dostaviti zahtjeve za pojašnjenje odluke 15 dana nakon što je ista primljena i takvo pojašnjenje bit će dato 15 dana nakon takvog zahtjeva.

7) Svaka ugovorna stranka će, u mjeri koja je sukladna njenim državnim zakonom, dati punosnažnost svakoj odluci ili presudi arbitražnog tribunala.

8) Troškovi arbitražnog tribunala, uključujući naknade i troškove arbitara, jednako će se podijeliti između ugovornih stranki. Svi troškovi koje napravi predsjednik Vijeća Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo u svezi sa procedurama iz paragrafa 2b ovog Članka, smatrat će se sastavnim dijelom troškova arbitražnog tribunala.

Članak 15.

Poništenje

Svaka ugovorna stranka može, u bilo koje vrijeme, dati pismenu obavijest drugoj ugovornoj stranci o svojoj odluci da poništava ovaj Sporazum. Ovakva obavijest bit će istovremeno dostavljena Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo.
Ovaj sporazum bit će poništen u ponoć (na mjestu prijema obavijesti drugoj ugovornoj strani) neposredno prije isteka prve godišnjice nakon datuma prijema obavijesti od strane druge ugovorne stranke, osim ako se obavijest o poništavanju Sporazuma povuče prije isteka ovog roka.

Članak 16.

Registriranje kod ICAO-a

Ovaj Sporazum i svi amandmani koji se na njega odnose, bit će registrirani kod Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO).

Članak 17.

Stupanje na snagu

Ovaj Sporazum i njegovi Aneksi stupit će na snagu na dan potpisivanja. Svojim stupanjem na snagu, ovaj Sporazum između Sjedinjenih Američkih Država i Bosne i Hercegovine zamjenjuje Sporazum o općim zrakoplovnim uslugama, sa aneksima i protokolom, između Sjedinjenih Američkih Država i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, potpisanog u Beogradu, 27. septembra, 1973, zajedno sa njegovim amandmanima, kao i Sporazum o zračnom prometu između Sjedinjenih Američkih Država i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, potpisanog u Vašingtonu, 15. decembra, 1977., zajedno sa njegovim amandmanima.

U prisustvu dole potpisanih, koji su ovlašteni od svojih pojedinačnih Vlada da potpišu ovaj Sporazum.

Potpisano u Washington, dana 22. novembra godine, u dva primjerka, na engleskom, bosanskom, srpskom i hrvatskom jeziku, pri čemu je svaki tekst podjednako vjerodostojan.

ZA
SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE

Condoleezza Rice
Državni Sekretar

ZA
BOSNU I HERCEGOVINU

Mladen Ivanić
Ministar Vajnskih Poslova

ANEKS I

Redovni zračni promet

Poglavlje 1

Linije

Zrakoplovni prijevoznici svake od ugovornih stranki odabrani prema ovom Aneksu, sukladno uvjetima prema kojima su odabrani, bit će ovlašteni da obavljaju redovni međunarodni zračni promet između točki na sljedećim linijama:

A. Linije za zrakoplovnog prijevoznika ili prijevoznike koje su odabrale Sjedinjene Američke Države:

1. Od točki izvan SAD preko SAD i prelaznih točki do točke ili točki u Bosni i Hercegovini i dalje.

2. Isključivo za kargo promet, između Bosne i Hercegovine i bilo koje točke ili točki.

B. Linije za zrakoplovnog prijevoznika ili prijevoznike koje je odabrala Bosna i Hercegovina:

1. Od točki izvan (naziv zemlje) preko (naziv zemlje) i prelaznih točki do točke ili točki u SAD i dalje.

2. Isključivo za kargo promet, između SAD i bilo koje točke ili točki.

Poglavlje 2

Operativna fleksibilnost

Svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik može, na pojedinim ili svim letovima, i prema vlastitom nahođenju:

1. obavljati letove u jednom ili oba pravca;

2. kombinirati različite brojeve leta unutar jedne operacije letjelice;

3. opsluživati točke izvan, međutočke i dalje točke i točke na teritorijima ugovornih stranki na linijama u bilo kojoj kombinaciji i bilo kojem redoslijedu;

4. izostaviti zaustavljanje na bilo kojoj točki ili točkama;

5. prebaciti promet sa bilo koje svoje letjelice na bilo koju drugu letjelicu na bilo kojoj točki na linijama; i

6. opsluživati točke iza bilo koje točke na njenom teritoriju, sa promjenom ili bez promjene letjelice ili broja leta i može pružati i oglašavati takve usluge javnosti kao direktne usluge;

bez ograničenja pravca ili geografskog ograničenja i bez gubitka bilo kojeg prava da obavlja promet dozvoljen na drugi način prema ovom Sporazumu; pod uvjetom da, uz izuzetak isključivo teretnog prometa, promet opslužuje točku na teritoriju ugovorne stranke koja je odabrala zrakoplovnog-prijevoznika.

Poglavlje 3

Promjena obima prometa

U bilo kojem segmentu ili segmentima gore navedenih linija, bilo koji odabrani zrakoplovni prijevoznik može obavljati međunarodni zračni promet bez bilo kakvog ograničenja koje bi se odnosilo na promjenu, na bilo kojoj točki na liniji, tipa ili broja letjelice koje se koriste; pod uvjetom da je, uz izuzetak isključivo teretnog prometa, u pravcu inozemstva promet izvan ove točke nastavak prometa sa teritorija ugovorne stranke koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika i, u pravcu matične zemlje, promet na teritoriji ugovorne stranke koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika, jeste nastavak prometa izvan takve točke.

ANEKS II

Čarter zračni promet

Poglavlje 1

A. Zrakoplovni prijevoznici svake od ugovornih stranki odabrani prema ovom Aneksu, sukladno uvjetima prema kojima su odabrani, imat će pravo da obavljaju međunarodni čarter promet putnika (i njihovog pratećeg prtljaga) i/ili tereta (uključujući, ali ne ograničavajući na teret koji se prosljeđuje, razdvaja i kombinira (putnici/teret) na čarterima):

1. Između bilo koje točke ili točki na teritoriju ugovorne stranke koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika i bilo koje točke ili točki na teritoriju druge ugovorne stranke; i

2. Između bilo koje točke ili točaka na teritoriju druge ugovorne stranke i bilo koje točke ili točki u trećoj zemlji ili zemljama, pod uvjetom da osim kada su u pitanju teretni čarteri, ovakav promet čini dio neprekidnih operacija, sa promjenom ili bez promjene letjelice, uključujući promet ka matičnoj zemlji u svrhu obavljanja lokalnog prometa između matične zemlje i teritorija druge ugovorne stranke.

B. U obavljanju prometa obuhvaćenog ovim aneksom, zrakoplovni prijevoznici svake ugovorne stranke koji su odabrani prema ovom Aneksu, također će imati pravo: (1) da se zaustavljaju na bilo kojoj točki unutar ili van teritorija bilo koje ugovorne stranke (2) da obavlja tranzitni promet preko teritorija bilo koje ugovorne stranke; (3) da kombinira na istoj letjelici promet koji počinje na teritoriju jedne ugovorne stranke, promet koji počinje na teritoriju druge ugovorne stranke, i promet koji počinje u trećim zemljama; i (4) da obavlja međunarodni zračni promet bez ikakvih ograničenja koja bi se odnosila na promjenu, na bilo kojoj točki na liniji, tipa ili broja letjelica koje se koriste; pod uvjetom da je uz izuzetak isključivo teretnog čartera, u pravcu inozemstva promet izvan ove točke nastavak prometa sa teritorija ugovorne stranke koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika i, u pravcu matične zemlje, promet na teritorij ugovorne stranke koja je odabrala zrakoplovnog prijevoznika, jeste nastavak prometa izvan takve točke.

C. Svaka ugovorna stranka će pozitivno razmotriti zahtjeve zrakoplovnog prijevoznika druge ugovorne stranke da obavlja promet koji nije obuhvaćen ovim Aneksom, na osnovi prijateljskog dogovora i reciprociteta.

Poglavlje 2

A. Svaki zrakoplovni prijevoznik kojeg je odabrala bilo koja ugovorna stranka, koji obavlja međunarodni čarterski zračni promet koji počinje na teritoriju neke od ugovornih stranki, bilo da je u pitanju putovanje u jednom pravcu ili povratno putovanje, imat će opciju pridržavanja zakonima i propisima koji se odnose na čarter putovanja, kao i pravilima svoje matične zemlje ili druge ugovorne stranke. Ako ugovorna stranka primjenjuje različita pravila, propise, rokove, uvjete ili ograničenja na jednog ili više svojih zrakoplovnih prijevoznika, ili zrakoplovnih prijevoznika različitih država, svaki odabrani zrakoplovni prijevoznik podlijegat će najmanje restriktivnom obliku ovih kriterija.

B. Međutim, ništa sadržano u gornjem paragrafu neće ograničiti prava bilo koje od ugovornih stranki da zatraže od zrakoplovnih prijevoznika koje su ugovorne stranke odabrale sukladno ovim Aneksom, da se pridržavaju zahtjeva koji se odnose na zaštitu imovine putnika, i prava putnika za otkazivanje i refundiranje.

Poglavlje 3

Osim u pogledu propisa o zaštiti potrošačkih prava iz prethodnog paragrafa, nijedna od ugovornih stranki neće zahtijevati od zrakoplovnog prijevoznika koji je odabran sukladno ovim Aneksom od strane druge ugovorne stranke, u pogledu obavljanja prometa sa teritorija te druge ugovorne stranke ili treće zemlje u jednosmjernom ili povratnom putovanju, da dostavlja išta više osim izjave o pridržavanju zakonima koji se primjenjuju, propisima i pravilima na koja se odnosi Poglavlje 2 ovog Aneksa ili izjavu o odricanju od ovih zakona, propisa ili pravila koja daju odgovarajući organi mjerodavni za zračni promet.