

# **ЗАКОН**

## **О ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ ИНДИЈЕ**

### **Члан 1.**

Потврђује се Споразум о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Републике Индије, сачињен у Београду 15. септембра 2018. године, у оригиналу на енглеском језику.

### **Члан 2.**

Текст Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Републике Индије у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

**Air Services Agreement**

**between**

**the Government of the Republic of Serbia**

**and**

**the Government of the Republic of India**

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

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

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

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

Have agreed as follows:

## Article 1

*Definitions*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 2

*Grant of Rights*

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

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

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

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

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

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

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

### Article 3

#### *Designation and Authorisation of Airlines*

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

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

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

### Article 4

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

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

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

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

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

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

#### Article 5

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

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

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

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

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

#### Article 6

##### *Application of Laws*

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

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

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

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

## Article 7

*User Charges*

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

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

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

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

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

## Article 8

*Customs Duties and Charges*

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

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

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

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

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

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

## Article 9

### *Safety*

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

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

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

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

- 5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:
  - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
  - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated



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

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

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

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

## Article 10

### *Aviation Security*

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, opened for signature at Montreal on 1 March 1991, as well as any other Convention on aviation security to which both Parties become members.

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

3. Both Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

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

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

#### Article 11

##### *Commercial Opportunities*

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

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

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

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

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

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

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

## Article 12

### *Co-operative Marketing Arrangements*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 13

*Intermodal Services*

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

## Article 14

*Approval of Schedules*

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

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

## Article 15

*Provision of Statistics*

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

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

## Article 16

*Tariff*

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

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

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

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

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

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

#### Article 17

##### *Multilateral Agreements*

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

#### Article 18

##### *Consultations*

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

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

#### Article 19

##### *Amendment*

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

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

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

#### Article 20

##### *Settlement of Disputes*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 21

##### *Termination*

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

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

Article 22

*Registration with ICAO*

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

Article 23

*Entry into Force*

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

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

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

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

For the Government of  
the Republic of Serbia

For the Government of  
the Republic of India

ANNEX  
Route Schedule

**Section I**

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

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

**Section II**

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

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

**Section III**

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

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

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

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



Споразум о ваздушном саобраћају  
између  
Владе Републике Србије  
и  
Владе Републике Индије

Влада Републике Србије и Влада Републике Индије (у даљем тексту: стране)

Будући да су стране уговорнице Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, отворене за потписивање у Чикагу 7. децембра 1944. године;

У жељи да промовишу међународни ваздушни саобраћај између територија својих држава;

У жељи да подрже међународни ваздухопловни систем заснован на конкуренцији између авио-превозилаца;

У жељи да обезбеде највиши степен безбедности и обезбеђивања у међународном ваздушном саобраћају и поново потврђујући озбиљну забринутост поводом радњи или претњи усмерених против безбедности ваздухоплова којима се у опасност доводи сигурност људи или имовине, негативно утиче на обављање ваздушног саобраћаја и нарушава поверење јавности у безбедност цивилног ваздухопловства;

Договориле су се о следећем:

Члан 1.

Дефиниције

За потребе овог споразума, ако другачије није утврђено, израз:

- 1) „органи надлежни за ваздушни саобраћај” означава, за сваку страну орган или органе о којима једна страна с времена на време обавештава другу страну;
- 2) „Споразум” означава овај споразум, његов анекс и њихове измене и допуне;
- 3) „ваздушни саобраћај”, „међународни ваздушни саобраћај”, „авио-превозилац” и „заустављање у некомерцијалне сврхе” имају значења која су им одређена у члану 96. Конвенције;
- 4) „капацитет” означава обим или обиме услуга пружених на основу овог споразума који се обично мере бројем летова (фреквенцијама) или седишта или тона робе понуђених на тржишту (између парова градова или између парова земаља) или на одређеној линији током одређеног периода, нпр. дневно, недељно, сезонски или годишње;
- 5) „Конвенција” означава Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству, отворену за потписивање у Чикагу 7. децембра 1944. године, а обухвата и сваку измену која је ступила на снагу према члану 94(а) Конвенције и коју су ратификовале државе обе стране, као и сваки Анекс и сваку његову измену, усвојену према члану 90. Конвенције, ако су ти Анекси и измене у било ком тренутку на снази у државама обе стране;
- 6) „одређени авио-превозилац” означава авио-превозиоца који је одређен и овлашћен према одредбама члана 3. овог споразума;

7) „укупни трошкови” означава трошкове за пружене услуге, као и оправдане накнаде за административне потребе;

8) „интермодални превоз” означава јавни превоз ваздухопловом и једним или више видова копненог превоза путника, пртљага, робе и поште, одвојено или у комбинацији, уз надокнаду или у закуп;

9) „тарифа” означава било коју цену за превоз путника (и њиховог пртљага) и/или робе (изузимајући пошту) у ваздушном саобраћају коју наплаћује авио-превозилац или авио-превозиоци, укључујући и њихове агенте и услове према којима се уређује доступност тих цена;

10) „територија” има значење које је одређено у члану 2. Конвенције;

11) „накнаде корисника” означава накнаду која је уведена авио-превозиоцу или авио-превозиоцима за коришћење аеродрома, средстава за ваздушну пловидбу или средстава за обезбеђивање у ваздухопловству, укључујући и повезане услуге и средства за ваздухоплове, њихову посаду, путнике, пртљак и робу.

## Члан 2.

### Давање права

1. Свака страна даје другој страни права предвиђена овим споразумом ради успостављања редовног међународног ваздушног саобраћаја на линијама утврђеним у одговарајућем одељку или делу Анекса уз овај споразум. Такве услуге и линије се у даљем тексту називају „уговорени саобраћај” и „утврђене линије”.

2. Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране, сходно одредбама овог споразума, имају следећа права:

- а) да лете без слетања преко територије државе друге стране;
- б) да слећу на територију државе друге стране у некомерцијалне сврхе; и
- в) да при обављању уговореног саобраћаја за места на тој линији утврђена у Анексу уз Споразум, одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране укрцавају и искрцавају путнике и робу у међународном саобраћају, укључујући и пошту, одвојено или у комбинацији.

3. Авио-превозилац или авио-превозиоци држава страна који нису одређени у складу са чланом 3. овог споразума такође имају права утврђена у ставу 2. тач. 2 а) и 2 б) овог члана.

4. Одредбе става 2. овог члана не дају право одређеном авио-превозиоцу или авио-превозиоцима државе једне стране да, на територији државе друге стране, укрцава путнике или утовара робу, укључујући и пошту који се превозе уз надокнаду за друго место на територији државе те друге стране.

5. Ако одређени авио-превозилац државе једне стране није у могућности да, због војних сукоба, политичких немира или било којих других посебних и неуобичајених околности, обавља саобраћај на уобичајеним линијама, друга страна предузима све што је у њеној моћи да омогући континуирано обављање наведеног саобраћаја на одговарајућим привременим рутама, у складу са међусобним договором страна.

6. Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе једне стране имају право да под недискриминаторним условима користе ваздушне путеве, аеродроме и остала постројења државе друге стране.

### Члан 3.

#### Одређивање авио-превозилаца и издавање дозвола

1. Свака страна има право да одреди авио-превозиоца или авио-превозиоце ради обављања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама и да повуче или измени та одређивања. Обавештења о одређивању се врше у писаној форми и прослеђују се другој страни дипломатским путем и њима се јасно утврђује да ли је авио-превозилац овлашћен за обављање врсте саобраћаја која је утврђена у Анексу.

2. По пријему обавештења о одређивању и захтева одређеног авио-превозиоца или авио-превозилаца државе једне или друге стране, у форми и на начин утврђен за ту потребу, органи надлежни за ваздушни саобраћај државе друге стране, уз минимална процедурална одлагања, издају одговарајућу дозволу за обављање саобраћаја, под условом да:

- а) држава стране која је одредила авио-превозиоца или њени држављани имају власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио-превозиоцем;
- б) је одређени авио-превозилац оспособљен да испуни услове утврђене законима и прописима које страна која разматра захтев о одређивању оправдано примењује за обављање међународног ваздушног саобраћаја; и
- в) страна која одређује авио-превозиоца одржава и спроводи стандарде утврђене у чл. 9. и 10. овог споразума.

### Члан 4.

#### Повлачење и обустава дозвола за обављање саобраћаја

1. Једна или друга страна има право да повуче или суспендује дозволу за обављање саобраћаја издату авио-превозиоцу кога је одредила друга страна, или да пропише такве услове које сматра потребним, у случају када:

- а) држава друге стране или њени држављани немају власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио-превозиоцем;
- б) авио-превозилац не испуњава услове прописане законима и прописима наведеним у члану 6. овог споразума;
- в) друга страна не одржава и спроводи стандарде утврђене у члану 9. овог споразума.

2. Ако непосредно поступање није неопходно ради спречавања даљег кршења одредби из става 1. тач. 1б) и 1в) овог члана, права утврђена овим чланом се користе тек после консултација са другом страном.

3. Одредбе овог члана не ограничавају права једне или друге стране да, у складу са одредбама члана 10. овог споразума, повуче и ограничи или да авио-превозиоцу друге стране пропише услове у погледу дозволе за обављање саобраћаја.

## Члан 5.

Принципи којима се уређује обављање уговореног саобраћаја

1. Одређени авио-превозиоци државе обе стране имају правичне и подједнаке могућности за обављање уговореног саобраћаја на утврђеним линијама између територија њихових односних држава.

2. Обе стране се договарају о капацитету и фреквенцијама у саобраћају који обавља одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране.

3. Свако повећање капацитета и фреквенција у саобраћају који обављају одређени авио-превозиоци сваке стране подлеже споразуму између две стране. До закључивања таквог споразума или договора, примењују се услови у погледу капацитета или фреквенција који су већ на снази.

4. Без обзира на напред наведено, одређени авио-превозиоци државе сваке стране имају право да обављају било који број летова искључиво у циљу превоза робе између територија својих држава било којим ваздухопловом и уз коришћење пуних саобраћајних права треће, четврте и пете ваздухопловне слободе невезано за места наведена у Распореду линија, приложеном уз овај споразум. Такви летови искључиво у циљу превоза робе могу се обављати и у оквиру комерцијалних аранжмана као што су подела кода, „blocked space”, итд. са било којим другим авио-превозиоцем или авио-превозиоцима, укључујући и авио-превозиоце из трећих држава.

## Члан 6.

Примена закона

1. Приликом уласка, боравка и одласка са територије државе једне стране, одређени авио-превозиоци државе друге стране поштују њене прописе и поступке који се односе на ваздушни саобраћај и навигацију ваздухоплова.

2. Приликом уласка, боравка и одласка са територије државе једне стране, путници, посада или шпедитери одређеног авио-превозиоца државе друге стране, поступајући непосредно или у име авио-превозиоца, поштују њене законе, прописе и поступке који се односе на пријем и одлазак са територије њене државе путника, пртљага, посаде и робе на ваздухоплову (укључујући прописе о уласку, обезбеђивању у ваздухопловству, усељењу, пасошима, царини, валути, здравственим и санитарним мерама и карантину, као и поштанске прописе, у случају превоза поште).

3. Ниједна страна не даје предност својим или другим авио-превозиоцима у односу на одређеног авио-превозиоца државе друге стране у примени закона, прописа и процедура из овог члана.

4. Путници, пртљаг и роба који се налазе у директном транзиту кроз територију државе једне или друге стране, а који не напуштају простор аеродрома за то предвиђен, подлежу само упрошћеној контроли, осим у погледу мера обезбеђивања против насиља, ваздушног пиратства и контроле наркотика, итд.

## Члан 7.

Накнаде корисника

1. Накнаде корисника које одређеном авио-превозиоцу или одређеним авио-превозиоцима државе друге стране уводе надлежни органи за наплату сваке стране морају да буду оправдане, разумне, недискриминаторне и подједнако распоређене према свим категоријама корисника. Такве накнаде

корисника се утврђују одређеном авио-превозиоцу или одређеним авио-превозиоцима друге стране под условима који не могу бити неповољнији од услова који су доступни било којем другом авио-превозиоцу у тренутку утврђивања.

2. Накнаде корисника које се уводе одређеном авио-превозиоцу или одређеним авио-превозиоцима државе друге стране могу да одражавају, али не смеју да превазилазе укупне трошкове пружања одговарајућих аеродромских услуга, услуга заштите животне средине, услуга ваздушне пловидбе и обезбеђивања у ваздухопловству, те коришћења средстава ваздушне пловидбе и обезбеђивања у ваздухопловству на аеродрому у оквиру система аеродрома. Такви укупни трошкови могу да обухватају и оправдани повраћај новчаних средстава, након амортизације. Уређаји и услуге, за чије се коришћење наплаћују накнаде, користе се на ефикасним и економски заснованим основама.

3. Свака страна подстиче консултације између надлежних органа за одређивање накнада на територији своје државе и одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца који користе услуге и уређаје. Свака страна подстиче надлежне органе за одређивање накнаде и авио-превозиоце на размену информација које могу бити потребне за тачну процену оправданости накнада, у складу са принципима изнетим у ст. 1. и 2. овог члана. Свака страна подстиче органе надлежне за одређивање накнада да корисницима доставе разумљиво обавештење о сваком предлогу нове накнаде за кориснике, како би се корисницима омогућило да изнесу своја гледишта пре него што се изврше измене накнада.

4. Ниједна страна се, приликом спровођења процедура за решавање спорова, предузетих сходно члану 20. овог споразума, не сматра одговорном за кршење одредби овог члана, ако:

- а) изврши процену накнаде или поступка који су предмет незадовољства друге стране у разумном временском року; и
- б) након процене предузме све што је у њеној моћи да промени било коју накнаду или поступак који није у складу са овим чланом.

## Члан 8.

### Царинске дажбине и накнаде

1. Свака страна, у складу са принципом реципроцитета, у највећој могућој мери према унутрашњем законодавству, ослобађа одређеног авио-превозиоца или одређене авио-превозиоце државе друге стране од царинских дажбина, акциза, трошкова прегледа и других националних накнада и такса на ваздухоплов, гориво, мазивна уља, потрошне техничке залихе, резервне делове, укључујући и моторе, редовну опрему ваздухоплова, залихе ваздухоплова (укључујући, али се не ограничавајући на такве предмете као што су храна, пиће и алкохолна пића, дуван и други производи намењени продаји или коришћењу искључиво у вези са обављањем саобраћаја или опслуживањем ваздухоплова) и других предмета, као што су штампане путне карте, ваздухопловни товарни листови, било који штампани материјал који носи ознаку одређеног авио-превозиоца и уобичајени промотивни материјал који одређени авио-превозилац или одређени авио-превозиоци деле без накнаде.

2. Ослобађања према овом члану се одобравају једино ако су предмети наведени у ставу 1. овог члана:

- а) унети на територију државе једне стране од стране или за потребе одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца државе друге стране;
- б) задржани на ваздухоплову одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца државе једне стране по доласку или приликом одласка са територије државе друге стране;
- в) унети на ваздухоплов одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца државе једне стране на територији државе друге стране за потребе обављања уговореног саобраћаја.

3. Ослобађања према овом члану се примењују без обзира на чињеницу да ли су такви предмети коришћени или употребљени у потпуности на територији државе стране која одобрава ослобађање, под условом да пренос власништва над тим предметима није извршен на територији државе наведене стране.

4. Редовна опрема ваздухоплова, као и материјали и залихе који су уобичајено задржани на ваздухоплову одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца државе једне или друге стране, могу да се искрцају на територију државе друге стране само уз сагласност надлежних царинских органа државе те друге стране. У том случају, таква опрема и предмети стављају се под царински надзор, до тренутка док не напусте територију државе те стране, или се стављају у неки од царински дозвољених поступака, у складу са царинским прописима.

#### Члан 9.

##### Ваздухопловна безбедност

1. Једна или друга страна може да захтева консултације о стандардима безбедности који се одржавају у погледу авио-превозиоца државе друге стране, а односе се на ваздухопловне објекте, посаде, ваздухоплове или њихово коришћење од стране одређеног авио-превозиоца. Консултације се одржавају у року од тридесет (30) дана од дана подношења захтева или у било којем дужем периоду о којем се стране договоре.

2. Ако, после таквих консултација, једна страна закључи да друга страна, у погледу одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца које је одредила, не одржава и не спроводи ефикасно стандарде безбедности у областима из става 1. овог члана који одговарају стандардима утврђеним у то време према Конвенцији, прва страна обавештава другу страну о тим закључцима и мерама које сматра потребним за усклађивање са тим минималним стандардима, а друга страна предузима одговарајуће мере.

3. Свака страна задржава право да суспендује или ограничи дозволу за обављање саобраћаја одређеном авио-превозиоцу којег је одредила друга страна, ако друга страна не предузме одговарајуће мере у року од тридесет (30) дана.

4. Договорено је да сваки ваздухоплов који користи авио-превозилац државе једне стране у саобраћају за територију или са територије државе друге стране може, док је на територији државе друге стране, да буде подвргнут прегледу овлашћених представника државе друге стране, на ваздухоплову и око ваздухоплова, ради провере важности докумената ваздухоплова и његове посаде и прегледа стања ваздухоплова и његове опреме (у овом члану

названом преглед на платформи), под условом да то не доводи до неоправданог кашњења.

5. Ако такав преглед на платформи или низ прегледа на платформи дају повод за:

- а) озбиљну забринутост да неки ваздухоплов или коришћење неког ваздухоплова није у складу са минималним стандардима утврђеним у то време према Конвенцији; или
- б) озбиљну забринутост да постоји недостатак ефикасног одржавања и спровођења стандарда безбедности утврђених у то време према Конвенцији,

страна чији овлашћени представници врше преглед може да закључи, у складу са одредбама члана 33. Конвенције, да захтеви према којима су потврде или дозволе тог ваздухоплова или посаде тог ваздухоплова издате или признате или захтеви према којима се тај ваздухоплов користи нису једнаки или већи од минималних стандарда утврђених према Конвенцији.

6. У случају да приступ у циљу вршења прегледа на платформи ваздухоплова који користи авио-превозилац државе једне стране у складу са ставом 4. овог члана буде ускраћен од стране представника тог авио-превозиоца, та друга страна може да закључи да настаје озбиљна забринутост наведена у ставу 5. овог члана и да донесе закључке наведене у том ставу.

7. Свака страна задржава право да обустави или измени дозволу за обављање саобраћаја авио-превозиоцу или авио-превозиоцима државе друге стране у случају да права страна закључи, било на основу прегледа на платформи, низа прегледа на платформи, ускраћивања приступа ради прегледа на платформи, консултација или на други начин, да је непосредан поступак неопходан за безбедно обављање саобраћаја.

8. Сваки поступак једне стране, у складу са ст. 3. или 7. овог члана, обуставља се када престану да постоје разлози за предузимање тих поступака.

#### Члан 10.

##### Обезбеђивање у ваздухопловству

1. У складу са својим правима и обавезама према међународном праву, стране поново потврђују да обавеза једне стране према другој да обезбеђује цивилно ваздухопловство од незаконитих радњи представља саставни део овог споразума. Без ограничавања њихових права и обавеза према међународном праву, стране посебно поступају у складу са одредбама Конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима, потписане у Токију, 14. септембра 1963. године, Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, потписане у Хагу, 16. децембра 1970. године, Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, потписане у Монреалу, 23. септембра 1971. године, Протокола о сузбијању незаконитих аката насиља на аеродромима који служе међународном цивилном ваздухопловству, којим се допуњује Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, потписаног у Монреалу, 24. фебруара 1988. године и Конвенције о обележавању пластичних експлозива ради њиховог откривања, отворене за потписивање у Монреалу 1. марта 1991. године, као и било које друге конвенције и протокола о обезбеђивању у ваздухопловству који су обавезујући за стране.

2. Обе стране, на захтев, пружају једна другој сву потребну помоћ ради спречавања незаконитих отмица цивилних ваздухоплова и других незаконитих радњи уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома и уређаја за ваздушну пловидбу и било које друге опасности уперене против обезбеђивања цивилне ваздушне пловидбе.

3. Обе стране, у међусобним односима, поступају у складу са стандардима и применљивим препорученим праксама утврђеним од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства у Анексима уз Конвенцију, и захтевају да корисници ваздухоплова уписаних у регистар њихове државе или корисници ваздухоплова чије је главно место пословања или стално боравиште на територији њихове државе, као и корисници међународних аеродрома на територији њихове државе, поступају у складу с наведеним одредбама о обезбеђивању у ваздухопловству.

4. Свака страна се слаже да поштује одредбе о обезбеђивању у ваздухопловству које друга страна захтева за улазак на, одлазак са или за време боравка на територији државе те друге стране и да предузима адекватне мере. Свака страна омогућава да се на територији њене државе примењују адекватне мере за заштиту ваздухоплова и преглед путника, посада, ручног пртљага, пртљага, робе и залиха ваздухоплова пре и за време укрцавања или утовара. Свака страна позитивно разматра сваки захтев друге стране за примену оправданих посебних мера обезбеђивања због одређене претње.

5. У случају појаве неког инцидента или претње инцидентом незаконите отмице цивилног ваздухоплова или неких других незаконитих аката уперених против безбедности путника, посаде, ваздухоплова, аеродрома или уређаја за ваздушну пловидбу, стране помажу једна другој на тај начин што олакшавају комуникацију и предузимају друге одговарајуће мере за брзо и безбедно окончање таквог инцидента или претње инцидентом.

6. У случају када једна страна оправдано сматра да се друга страна не придржава одредби о обезбеђивању у ваздухопловству из овог члана, органи надлежни за ваздушни саобраћај државе те стране могу да захтевају хитне консултације са органима надлежним за ваздушни саобраћај државе друге стране. Ако се у року од петнаест (15) дана након подношења захтева не постигне задовољавајући договор, ствара се основ за повлачење, органичење или суспензију дозволе за обављање саобраћаја одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца државе те стране. У хитном случају, једна или друга страна може да предузме привремене мере пре истека рока од петнаест (15) дана.

7. Примена поступка из става 6. овог члана престаје када се друга страна усклади са одредбама овог члана.

#### Члан 11.

##### Комерцијалне могућности

1. Авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране имају право да отворе представништва на територији државе друге стране у циљу промоције ваздушног саобраћаја и продаје превозних докумената, као и продаје других споредних производа и пружања услуга потребних за обављање ваздушног саобраћаја.

2. Авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране могу да, у складу са законима и прописима државе друге стране који се односе на улазак, боравак и запошљавање, доведу и држе на територији државе друге стране руководеће, продајно, техничко, оперативно и друго стручно особље



неопходно за потребе пружања услуга обављања ваздушног саобраћаја и продаје других споредних производа и пружања споредних услуга. Такви захтеви у погледу особља могу да се остваре, по избору авио-превозиоца, довођењем сопственог особља било које националности или коришћењем услуга било ког другог авио-превозиоца, организације или предузећа које послује на територији државе друге стране и које је овлашћено за пружање наведених услуга на територији државе те друге стране.

3. Било који авио-превозилац државе сваке стране може да учествује у продаји услуга превоза и споредних производа и услуга на територији државе друге стране, непосредно или преко својих агената, према избору авио-превозиоца. У ту сврху авио-превозилац има право да користи сопствена превозна документа и свако лице може да купи такве превозне услуге и споредне производе и услуге, у локалној или било којој другој конвертибилној валути.

4. У складу са одредбама става 6. овог члана, авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране имају право да, на захтев, а по измирењу пореских обавеза у складу са законима и прописима државе друге стране, конвертују и пренесу слободно у било којој конвертибилној валути, вишак локалних прихода у односу на расходе које су ти авио-превозиоци остварили у вези са продајом услуга превоза и других споредних производа и услуга, као и камата на те приходе (укључујући и камату на депозите у очекивању преноса средстава). Конверзија и пренос се дозвољавају без икаквих ограничења или опорезивања саме трансакције, по званичном курсу за текуће трансакције и преносе на дан када авио-превозилац поднесе иницијални захтев за пренос средстава.

5. Авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране имају право да, на територији државе друге стране, плаћају локалне трошкове, укључујући и куповину горива, у локалној валути. Авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране могу, по сопственом нахођењу, да плаћају трошкове остварене на територији државе друге стране и у слободно конвертибилним валутама, у складу са националним прописима државе друге стране.

6. Без обзира на све остале одредбе овог члана, права утврђена овим чланом се користе у складу са примењивим домаћим правилима и прописима, као што су домаћи порески закони или примењиви споразум о избегавању двоструког опорезивања.

## Члан 12.

### Маркетиншки договори о сарадњи

1. Одређени авио-превозилац или одређени авио-превозиоци државе једне стране могу да склапају маркетиншке договоре о сарадњи, као што су „blocked-space”, подела кода или споразум о заједничком улагању, са:

- а) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима државе своје стране; или
- б) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима државе друге стране; или
- в) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима треће државе.

2. Авио-превозилац или авио-превозиоци који обављају саобраћај, а који су укључени у маркетиншки договор, морају да поседују одговарајућа права за обављање саобраћаја, укључујући и право обављања саобраћаја на линији у

оквиру договореног обима капацитета и да испуњавају услове који се обично захтевају таквим договорима.

3. Авио-превозилац или авио-превозиоци који су укључени у маркетиншки договор у својству авио-превозиоца који учествује у саобраћају, морају да имају право обављања саобраћаја на тим линијама и да испуњавају услове који се обично захтевају таквим договорима.

4. Укупан капацитет ваздушног саобраћаја који се обавља према тим договорима се рачуна само у погледу услова капацитета стране која одређује авио-превозиоца или авио-превозиоце који обављају саобраћај. Капацитет који нуди авио-превозилац или авио-превозиоци који учествују у саобраћају у оквиру обављања тог саобраћаја се не рачуна у погледу услова капацитета стране која одређује тог авио-превозиоца.

5. Одређени авио-превозилац или одређени авио-превозиоци државе сваке стране могу да склапају маркетиншке договоре о сарадњи са одређеним авио-превозиоцем или авио-превозиоцима државе друге стране како би нудили услуге превоза у оквиру аранжмана поделе кода између места на територији државе друге стране и додатних места на територији државе друге стране наведених у Распореду линија, под условом да не користе права каботаже између тих места.

6. Одређени авио-превозилац или одређени авио-превозиоци државе једне или друге стране могу да пребацују саобраћај са једног на други ваздухоплов којим се обавља саобраћај у аранжману поделе кода без ограничења у погледу броја, величине и типа ваздухоплова.

7. Поред обавеза авио-превозиоца или авио-превозилаца који обављају саобраћај, органи надлежни за ваздушни саобраћај држава обеју страна могу да захтевају од авио-превозиоца или авио-превозилаца који учествују у саобраћају да поднесу редове летења ради одобрења и да такође доставе било који други документ пре отпочињања ваздушног саобраћаја у складу са маркетиншким договорима о сарадњи.

8. Приликом продаје услуга у погледу одржавања саобраћаја према наведеним договорима, односни авио-превозилац или његов агент дужан је да јасно назначи купцу на месту продаје који од авио-превозилаца обавља саобраћај на одређеном делу линије и са којим авио-превозиоцем или авио-превозиоцима купац ступа у уговорни однос.

9. Пре пружања услуга у аранжману поделе кода, партнери у договору споразумно утврђују која страна је одговорна у погледу обезбеђивања у ваздухопловству, ваздухопловне безбедности, олакшица, одговорности за штету и других питања од значаја за кориснике. Такав споразум се подноси органима надлежним за ваздушни саобраћај држава обеју страна пре примене договора о подели кода.

### Члан 13.

#### Интермодални саобраћај

Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране имају право да, у вези са обављањем ваздушног саобраћаја у циљу превоза путника и робе, користе било који вид интермодалног саобраћаја до и од било које тачке на територији државе друге стране. Тај авио-превозилац или ти авио-превозиоци могу да се одлуче да обављају сопствени интермодални саобраћај или да га обезбеде путем аранжмана, укључујући поделу кода, са другим превозиоцима. Такав интермодални саобраћај може се понудити као услуга до крајње дестинације по јединственој цени за комбиновани ваздушни и

интермодални саобраћај, под условом да путници и шпедитери буду обавештени о пружаоцима услуга у таквом превозу.

#### Члан 14.

##### Одобравање редова летења

1. Органи надлежни за ваздушни саобраћај државе сваке стране могу да захтевају од одређеног авио-превозиоца или одређених авио-превозилаца државе друге стране да им, ради разматрања и одобравања, најкасније тридесет (30) дана пре датума отпочињања уговореног саобраћаја, поднесу редове летења, са подацима о врсти саобраћаја и фреквенцијама у обављању саобраћаја, типовима ваздухоплова и тачним временима обављања летова. Исти подаци се достављају најкасније тридесет (30) дана пре почетка сваке саобраћајне сезоне Међународне асоцијације авио-превозилаца или када се врше било какве измене у обављању уговореног саобраћаја.

2. Одређени авио-превозилац или одређени авио-превозиоци државе сваке стране достављају сваку другу информацију која се може захтевати, како би органи надлежни за ваздушни саобраћај државе друге стране били уверени да се поштују услови утврђени овим споразумом.

#### Члан 15.

##### Достављање статистичких података

1. Органи надлежни за ваздушни саобраћај државе једне стране достављају или налажу одређеном авио-превозиоцу или одређеним авио-превозиоцима своје државе да доставе органима надлежним за ваздушни саобраћај државе друге стране статистичке податке о месечном обиму саобраћаја за и са територије државе те друге стране, са подацима о местима укрцавања и искрцавања таквог саобраћаја. Наведени статистички подаци се достављају што је пре могуће по истеку сваког месеца, али најкасније тридесет (30) дана од истека месеца на који се односе.

2. Органи надлежни за ваздушни саобраћај државе сваке стране, на захтев, достављају или налажу одређеном авио-превозиоцу или одређеним авио-превозиоцима своје државе да доставе органима надлежним за ваздушни саобраћај државе друге стране статистичке податке о стварном месту поласка и крајњем одредишту саобраћаја који се обавља за и са територије државе те друге стране.

#### Члан 16.

##### Тарифа

1. Тарифе у уговореном саобраћају који обавља одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране се утврђују од стране тог одређеног авио-превозиоца на разумном нивоу на основу комерцијалних разматрања тржишта, при чему се дужна пажња придаје свим релевантним факторима који обухватају оперативне трошкове и оправдану добит.

2. Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе једне стране нису дужни да подносе на одобрење органима надлежним за ваздушни саобраћај друге стране тарифе које су утврђене у складу са ставом 1. овог члана.

3. Без обзира на напред наведено, свака страна има право да интервенише у циљу:

- а) спречавања тарифа чија примена представља неконкурентно понашање и која доводи до, вероватно ће довести до, или је

намењена за слабљење или одстрањивање конкуренције са неке линије;

- б) заштите потрошача од тарифа које су неоправдано високе или неоправдано рестриктивне због злоупотребе доминантног положаја; и
- в) заштите авио-превозилаца од тарифа које су предаторске или вештачки ниске.

4. У циљу примене одредби става 3. овог члана, органи надлежни за ваздушни саобраћај једне стране могу да захтевају од одређених авио-превозилаца друге стране да доставе податке у вези са утврђивањем тарифа.

5. Ако једна страна сматра да тарифа коју наплаћује одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе друге стране није у складу са принципима утврђеним у ставу 3. овог члана, она што је пре могуће обавештава другу страну о разлозима свог незадовољства и захтева консултације које се одржавају најкасније у року од тридесет (30) дана од дана пријема захтева. Ако стране постигну договор у погледу тарифе због које је упућено обавештење о разлозима незадовољства, свака страна улаже напоре да спроведе тај договор. У случају да се не постигне договор, постојећа тарифа остаје на снази.

#### Члан 17.

##### Мултилатерални споразуми

Ако, после ступања на снагу овог споразума, обе стране постану стране уговорнице мултилатералног споразума којим се уређују питања која су предмет овог споразума, једна или друга страна може да захтева консултације како би се утврдило да ли је потребно да се овај споразум измени на начин којим би у обзир био узет тај мултилатерални споразум.

#### Члан 18.

##### Консултације

1. Једна или друга страна може, у сваком тренутку, да у писаној форми захтева консултације у погледу тумачења, примене, спровођења или измене и допуне овог споразума или усклађености са овим споразумом.

2. Такве консултације започињу у року од шездесет (60) дана од дана када друга страна прими захтев, осим ако се стране друкчије не договоре.

#### Члан 19.

##### Измена и допуна

1. Овај споразум се може изменити и допунити писаним споразумом између страна.

2. Свака тако договорена измена и допуна ступа на снагу у складу са одредбама члана 23. овог споразума.

3. Изузетно од одредби става 2. овог члана, стране се могу договорити да се измена и допуна Анекса уз Споразум примењује одмах.

#### Члан 20.

##### Решавање спорова

1. Спор у вези овог споразума који се не разреши званичним консултацијама може се упутити, у складу са договором између страна, неком лицу или телу ради одлучивања. Ако се стране о томе не договоре, спор се, на

захтев једне или друге стране, упућује на арбитражу у складу са процедуром утврђеном у даљем тексту.

2. Арбитражу спроводи суд који се састоји од три арбитра и који се формира на следећи начин:

- а) у року од тридесет (30) дана од пријема захтева за арбитражу, свака страна одреди једног арбитра. У року од наредних шездесет (60) дана од одређивања два арбитра, они се договарају о одређивању трећег арбитра, који председава Судом;
- б) ако једна или друга страна не именује арбитра или се трећи арбитар одреди у складу са одредбама тачке а) овог става, једна или друга страна може да захтева од председника Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства да одреди арбитра или арбитра у року од тридесет (30) дана. Ако је председник Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства држављанин државе једне или друге стране, од најстаријег потпредседника Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства, који није искључен по том основу, може се захтевати да изврши одређење. У случају да трећег арбитра одреди председник или најстарији потпредседник Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства, трећи арбитар не сме да буде држављанин једне од држава страна.

3. Осим ако је друкчије договорено, Суд одређује обим овлашћења у складу са овим споразумом и утврђује свој поступак. Суд после потпуног установљивања може да предложи привремене мере до доношења коначне одлуке. По налогу Суда, или по писаном захтеву једне или друге стране најкасније петнаест (15) дана од потпуног установљивања Суда, држава се конференција на којој се утврђују предмет арбитраже и посебни поступци који се примењују.

4. Осим ако је друкчије договорено или одређено од стране Суда, свака страна подноси поднесак, у року од четрдесет пет (45) дана од потпуног установљивања Суда. Свака страна може да достави одговор у року од шездесет (60) дана од подношења поднеска. Суд одржава рочиште на писани захтев једне или друге стране или по сопственој одлуци у року од петнаест (15) дана од истека рока за одговоре.

5. Суд ће настојати да донесе писану одлуку у року од тридесет (30) дана након окончања рочишта или, ако рочиште није одржано, после подношења оба одговора. Одлука се доноси већином гласова.

6. Једна или друга страна може да поднесе захтев за образложење одлуке у року од петнаест (15) дана од дана пријема и такво образложење се даје у року од петнаест (15) дана од дана подношења таквог захтева.

7. Свака страна, у обиму који одговара законима њене државе, проглашава правоснажном сваку одлуку или пресуду Суда.

8. Стране сnose равномерно трошкове Суда, укључујући и трошкове арбитра. Трошкови председника Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства у примени поступка из става 2. тачке 2 б) овог члана сматрају се делом трошкова Арбитражног суда.

## Члан 21.

## Престанак важења Споразума

Једна или друга страна може, у свако доба, да достави другој страни писано обавештење о својој намери да откаже овај споразум. Такво обавештење се истовремено доставља и Међународној организацији цивилног ваздухопловства. Овај споразум престаје да важи у поноћ у месту пријема обавештења друге стране непосредно пре истека прве године од датума када друга страна прими обавештење, осим ако стране споразумно не повуку обавештење о престанку важења пре истека наведеног рока. Ако друга страна не потврди пријем, сматраће се да је обавештење примљено четрнаест (14) дана од дана пријема обавештења од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства.

## Члан 22.

## Регистрација код Међународне организације цивилног ваздухопловства

Овај споразум и све његове измене и допуне региструје код Међународне организације цивилног ваздухопловства, по потписивању, она страна на територији чије државе се обавља потписивање Споразума.

## Члан 23.

## Ступање на снагу

Овај споразум ступа на снагу датумом пријема последње дипломатске ноте којом једна страна обавештава другу страну да су испуњени услови који су предвиђени унутрашњим законодавством за ступање Споразума на снагу.

Ступањем на снагу овог споразума, у погледу односа између Републике Србије и Републике Индије, престаје да важи Споразум о ваздушном саобраћају закључен између Савезне Владе Савезне Републике Југославије и Републике Индије, потписан у Београду, 31. јануара 2003. године.

У ПОТВРДУ ЧЕГА су доле потписани, прописно овлашћени од својих Влада, потписали овај споразум.

Сачињено у Београду дана 15. септембра 2018. године у два оригинална примерка, на енглеском језику који представља аутентичан текст. Врши се и превод Споразума на српски и хинди језик и ти текстови се сматрају подједнако аутентичним када се разменом дипломатских нота потврди њихова усклађеност са текстом на енглеском језику. У случају разлика у тумачењу, меродаван је текст на енглеском језику.

ЗА

ВЛАДУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
проф. др Зорана З. Михајловић

ЗА

ВЛАДУ РЕПУБЛИКЕ ИНДИЈЕ  
Субрат Батарџи

АНЕКС

## Распоред линија

## Део I

Линије за авио-превозиоце које је одредила Влада Републике Србије

Места поласка	Места међуслетања	Места слетања у Републици Индији	Места даље
Места у Србији	Није одређено	Њу Делхи, Мумбаи, и два додатна већа места која ће се одредити накнадно	Није одређено

## Део II

Линије за авио-превозиоце које је одредила Влада Републике Индије

Места поласка	Места међуслетања	Места слетања у Републици Србији	Места даље
Места у Индији	Није одређено	Било која места	Није одређено

## Део III

1. Места међуслетања и места даље која нису наведена у Делу I и II могу да се опслужују, под условом да се не користе саобраћајна права пете ваздухопловне слободе између тих места и места на територији државе друге стране.

2. Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе једне стране не могу на истом лету да опслужују два или више места на територији државе друге стране.

3. Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе једне стране имају право да понуде услуге превоза за места слетања на територији државе друге стране било у саобраћају који самостално обављају или учешћем у саобраћају у аранжману поделе кода (укључујући и поделу кода у домаћем саобраћају).

4. Одређени авио-превозилац или авио-превозиоци државе сваке стране има право да понуди услуге превоза у оквиру аранжмана поделе кода у домаћем за четири додатна места на територији друге стране поред оних која су утврђена у њиховом распореду линија у Деловима I и II. Та четири додатна места се могу утврдити у било ком тренутку.

**Члан 3.**

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