

No. 56371*

**Switzerland
and
Bosnia and Herzegovina**

Agreement between the Swiss Federal Council and the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina relating to scheduled air services (with annex). Sarajevo, 22 September 2015

Entry into force: *28 August 2018 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Bosnian, Croatian, English, German and Serbian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Switzerland, 29 September 2020*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Suisse
et
Bosnie-Herzégovine**

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Conseil des Ministres de Bosnie et Herzégovine relatif aux services aériens réguliers (avec annexe). Sarajevo, 22 septembre 2015

Entrée en vigueur : *28 août 2018 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *bosniaque, croate, anglais, allemand et serbe*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Suisse, 29 septembre 2020*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[BOSNIAN TEXT – TEXTE BOSNIAQUE]

SPORAZUM

IZMEĐU

ŠVAJCARSKOG FEDERALNOG VIJEĆA

I

VIJEĆA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE

KOJI SE ODNOSI NA REDOVNI ZRAČNI SAOBRAĆAJ

Švajcarsko Federalno Vijeće i Vijeće ministara Bosne i Hercegovine (dalje u tekstu: "Ugovorne strane);

U želji da promoviraju sistem međunarodnog zrakoplovstva zasnovan na konkurentnosti između avio-prijevoznika na tržištu sa minimalnim uplitanjem vlade;

U želji da ubrzaju ekspanziju prilika u međunarodnom zračnom prijevozu;

Priznavajući da efikasan i konkurentan međunarodni zračni prijevoz unaprijeđuje trgovinu, dobrobit korisnika, i privredni rast;

U želji da omoguću avio-prijevoznicima da ponude javno konkurentne cijene i usluge na otvorenim tržištima;

U želji da osiguraju najveći stepen sigurnosti i zaštite u međunarodnom zračnom prijevozu i potvrđujući njihovu veliku zabrinutost po pitanju djela ili prijetnji po sigurnost letjelice, koje ugrožavaju sigurnost lica ili imovine, negativno utječu na obavljanje zračnog prijevoza i umanjuju povjerenje javnosti po pitanju sigurnosti civilnog zrakoplovstva; i

Budući da su potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu otvorene za potpisivanje u Čikagu, 7. decembra 1944. godine;

Dogovorili su slijedeće:

**Član 1.
(Definicije)**

- (1) U svrhu ovog Sporazuma i njegovog Aneksa, osim ako nije dogovoreno drugačije:
- a. izraz "Konvencija" označava Konvenciju o Međunarodnom civilnom zrakoplovstvu otvorenu za potpisivanje u Čikagu sedmog decembra 1944. godine i uključuje bilo koji

- aneks usvojen u skladu sa članom 90. te Konvencije i bilo koju izmjenu i dopunu aneksa ili Konvencije u skladu sa članovima 90. i 94. sve dok su ti aneksi i izmjene i dopune primjenjivi za obje Ugovorne strane;
- b. izraz "organi nadležni za zračni prijevoz" označava, u slučaju Švajcarske, Federalni ured za civilno zrakoplovstvo i, u slučaju Bosne i Hercegovine, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkciju za civilno zrakoplovstvo, ili u oba slučaja bilo koje lice ili organ, ovlašten da obavlja funkcije koje su ovdje dodijeljene navedenim organima;
 - c. izraz "određeni avio-prijevoznici" označava avio-prijevoznika ili avio-prijevoznike koje je jedna Ugovorna strana odredila u skladu sa članom 5. ovog Sporazuma za obavljanje ugovorenog zračnog prijevoza;
 - d. izraz "ugovoreni prijevoz" označava zračni prijevoz na određenim linijama za prijevoz putnika, tereta i pošte, odvojeno ili u kombinaciji;
 - e. izrazi "zračni prijevoz", "međunarodni zračni prijevoz", "avio-prijevoznik" i "zaustavljanje u nekomercijalne svrhe" imaju značenja koja su im određena u članu 96. Konvencije;
 - f. izraz "teritorija" u odnosu na Državu ima značenje određeno u članu 2. Konvencije;
 - g. izraz "tarifa" označava cijene za prijevoz putnika, prtljaga i tereta i uvjete pod kojima se te cijene primjenjuju, uključujući komisione naknade i druga dodatna davanja za agenciju ili prodaju transportnih dokumenata, ali isključujući naknadu i uvjete za prijevoz pošte.
- (2) Aneks čini integralni dio ovog Sporazuma. Sve što se odnosi na Sporazum uključuje i Aneks osim ako nije dogovoreno drugačije.

Član 2.
(Dodjela prava)

- (1) Svaka Ugovorna strana osigurava drugoj Ugovornoj strani prava navedena u ovom Sporazumu u svrhu obavljanja međunarodnog zračnog prijevoza na linijama navedenim u rasporedima u Aneksu. Takav prijevoz i linije će se u daljem tekstu nazivati: "ugovoreni prijevoz" i "naznačene linije".
- (2) Shodno odredbama ovog Sporazuma, avio-prijevoznici određeni od strane svake Ugovorne strane uživaju, dok obavlja međunarodni zračni prijevoz:
 - a. pravo da lete preko teritorije druge Ugovorne strane bez slijetanja;
 - b. pravo da se zaustavljaju na datoj teritoriji u nekomercijalne svrhe;
 - c. pravo da na datoj teritoriji na tačkama navedenim u Aneksu ovog Sporazuma ukrca i iskrca, putnike, prtljag, teret i poštu koji putuju za ili koji dolaze sa tačaka na teritoriji druge Ugovorne strane;
 - d. pravo da na teritoriji trećih zemalja na tačkama navedenim u Aneksu ovog Sporazuma ukrca ili iskrca putnike, prtljag, teret i poštu koji putuju za ili dolaze iz tačaka na teritoriji druge Ugovorne strane, navedenim u Aneksu ovog Sporazuma;
- (3) Ništa iz ovog člana se neće smatrati da daje određenom avio-prijevozniku jedne Ugovorne strane pravo da ukrca, na teritoriji druge Ugovorne strane, putnike, prtljag, teret i poštu koji se prijevoze za naknadu i koji putuju na drugu tačku na teritoriji te Ugovorne strane.
- (4) Ako zbog oružanog sukoba, političkih nemira ili razvoja političke situacije, ili posebnih ili neuobičajenih okolnosti, određeni avio-prijevoznici jedne Ugovorne strane nisu mogućnosti da obavljaju prijevoz na svojim uobičajenim linijama, druga Ugovorna strana uložiti će sve svoje napore kako bi olakšala nastavak obavljanja takvog prijevoza kroz odgovarajuće nove aranžmane za takve linije, uključujući dodjelu prava za ono vrijeme koje može biti potrebno da bi se olakšale održive operacije.

Član 3.
(Provođenje prava)

- (1) Određeni avio-prijevoznici uživaju pravedna i jednaka prava da obavljaju ugovoreni saobraćaj pokriven ovim Sporazumom.
- (2) Nijedna Ugovorna strana ne ograničava pravo svakog određenog avio-prijevoznika da obavlja međunarodni prijevoz između teritorija Ugovornih strana ili između teritorije jedne Ugovorne strane i teritorija trećih zemalja.
- (3) Svaka Ugovorna strana dopušta određenim avio-prijevoznicima da odrede frekventnost i kapacitet međunarodnog zračnog prijevoza koji nude na osnovu komercijalnih prilika na tržištu. U skladu sa ovim pravom, nijedna Ugovorna strana unilateralno ne ograničava obim prijevoza, frekventnost, broj destinacija ili redovnost prijevoza, ili tip ili tipove letjelica koje koriste određeni avio-prijevoznici druge Ugovorne strane, osim ako to nije traženo iz carinskih, tehničkih, operativnih ili razloga zaštite okoliša pod istim uvjetima u skladu sa članom 15. Konvencije.

Član 4.
(Primjena zakona i propisa)

- (1) Zakoni, propisi jedne Ugovorne strane koji se odnose na ulazak na njenu teritoriju ili odlazak sa njene teritorije letjelice koja je angažirana u međunarodnoj zračnoj plovidbi, ili na rad i navigaciju te letjelice dok je u okviru njene teritorije, se primjenjuju na letjelice određenih avio-prijevoznika druge Ugovorne strane i moraju se ispoštovati od strane letjelica pri ulasku na teritoriju te druge Ugovorne strane, tokom boravka na njoj i po odlasku.
- (2) Prilikom ulaska ili izlaska sa teritorije jedne Ugovorne strane, zakoni i propisi te Ugovorne strane koji se tiču ulaska na ili odlaska sa njene teritorije njene teritorije putnika, prtljaga, posade ili tereta koji se prijevoze u letjelici (uključujući propise vezani za ulazak, dozvolu, imigraciju, pasoše, carine i karantin ili, u slučaju pošte, poštanske propise) se primjenjuju kod ili u ime tih putnika, prtljaga, posade i tereta određenog avio-prijevoznika druge Ugovorne strane.
- (3) Nijedna Ugovorna strana ne može dodijeliti bilo kakve prednosti svojim avio-prijevoznicima nad određenim avio-prijevoznicima druge Ugovorne strane u primjeni zakona i propisa datih u ovom članu.

Član 5.
(Određivanje prijevoznika i izdavanje dozvola za rad)

- (1) Svaka Ugovorna strana ima pravo da odredi jednog ili više avio-prijevoznika za potrebe obavljanja dogovorenog prijevoza. To određivanje postaje efektivno putem pismenog obavještenja između organa nadležnih za zračni prijevoz obje Ugovorne strane.
- (2) Organi nadležni za zračni prijevoz koji su primili obavještenje o određivanju, u skladu sa odredbama stavova 3. i 4. ovog člana, dodjeljuju bez odlaganja određenim avio-prijevoznicima druge Ugovorne strane neophodnu radnu dozvolu.
- (3) Nadležni organi zračnog saobraćaja jedne Ugovorne strane mogu zatražiti od avio-prijevoznika kojeg je odredila druga Ugovorna strana da pruži dokaze o kvalificiranosti za ispunjavanje uvjeta propisanih zakonima i propisima koji se uobičajeno primjenjuju na obavljanje međunarodnog zračnog saobraćaja u skladu sa odredbama Konvencije.

- (4) Svaka Ugovorna strana ima pravo da odbije da dodijeli dozvolu za rad navedenu u stavu 2. ovog člana, ili da nametne avio-prijevozniku takve uvjete koje smatra potrebnim za korištenje prava navedenih u članu 2. ovog Sporazuma, i to uvijek kada nema dokaz da avio-prijevoznici imaju glavno mjesto poslovanja na teritoriji Ugovorne strane koja ih je odredila i da posjeduju važeći certifikat avio-prijevoznika (AOC) izdat od strane pomenute Ugovorne strane.
- (5) Nakon što su primili dozvolu za rad, u skladu sa stavom 2. ovog člana, određeni avio-prijevoznici mogu u bilo kojem trenutku obavljati dogovoreni prijevoz.

Član 6.
(Opoziv i suspenzija radne dozvole)

- (1) Svaka Ugovorna strana ima pravo da opozove, suspenduje ili ograniči radnu dozvolu za korištenje prava navedenih u članu 2. ovog Sporazuma od strane određenog avio-prijevoznika druge Ugovorne strane ili da nametne one uvjete koje smatra neophodnim za korištenje tih prava, ako:
 - a. ne postoji dokaz da pomenuti avio-prijevoznici imaju svoje glavno poslovno sjedište na teritoriji Ugovorne strane koja ih je odredila i da posjeduju certifikat avio-prijevoznika (AOC) izdat od strane navedene Ugovorne strane, ili
 - b. se pomenuti avio-prijevoznici ne pridržavaju ili su ozbiljno prekršili zakone ili propise Ugovorne strane koja dodjeljuje ova prava, ili
 - c. pomenuti avio-prijevoznici ne obavljaju dogovoreni prijevoz u skladu sa uvjetima propisanim ovim Sporazumom.
- (2) Prava utvrđena ovim članom će se primjenjivati isključivo nakon konsultacija sa drugom Ugovornom stranom, osim ako neposredna radnja nije neophodna radi sprječavanja daljeg kršenja zakona i propisa.

Član 7.
(Zrakoplovna zaštita)

- (1) U skladu sa svojim pravima i obavezama prema međunarodnom zakonu, Ugovorne strane ponovo potvrđuju da njihove obaveze jednih prema drugima u cilju zaštite sigurnosti civilnog zrakoplovstva protiv djela nezakonitog ometanja čine sastavni dio ovog Sporazuma. Ne ograničavajući njihova opća prava i obaveze prema međunarodnom zakonu, Ugovorne strane će posebno djelovati u skladu sa odredbama Konvencije o krivičnim djelima i određenim drugim djelima počinjenim u zrakoplovu, koja je potpisana u Tokiju 14. septembra 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih otmica zrakoplova, koja je potpisana u Hagu 16. decembra 1970. godine i Konvencije o suzbijanju nezakonitih djela protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva, koja je potpisana u Montrealu 23. septembra 1971 godine., njenog dodatnog Protokola o prevenciji nezakonitih djela protiv sigurnosti međunarodnih aerodroma, potpisanog u Montrealu 24. februara 1988. godine, kao i bilo kojeg drugog sporazuma kojim se upravlja sigurnošću civilnog zrakoplovstva, čega se Ugovorne strane pridržavaju.
- (2) Ugovorne strane će prema zahtjevu pružati jedna drugoj svu neophodnu pomoć u cilju sprječavanja nezakonitih otmica civilnih zrakoplova i drugih nezakonitih radnju usmjerenih protiv sigurnosti zrakoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma i uređaja za avionsku navigaciju i bilo koje druge prijetnje po sigurnost civilnog zrakoplovstva.

- (3) Ugovorne strane će u međusobnim odnosima djelovati u skladu sa odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti, koje je ustanovila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva, određenim kao Aneksi uz Konvenciju u mjeri u kojoj su sigurnosne odredbe primjenjive za Ugovorne strane; Ugovorne strane će zahtijevati da korisnik zrakoplova u njihovom registru ili korisnik zrakoplova čije je glavno mjesto poslovanja ili stalno mjesto boravišta na njihovoj teritoriji kao i korisnici aerodroma na njihovoj teritoriji, postupaju u skladu sa tim odredbama o zračnoj sigurnosti.
- (4) Svaka Ugovorna strana saglasna je da se od korisnika zrakoplova može zahtijevati poštovanje odredbi o zračnoj sigurnosti navedenih u stavu 3. ovog člana koje primjenjuje jedna Ugovorna strana pri ulasku, odlasku ili tokom boravka na teritoriji te druge Ugovorne strane. Svaka Ugovorna strana će osigurati efikasnu primjenu odgovarajućih mjera u okviru njene teritorije u cilju zaštite zrakoplova i kako bi se pregledali putnici, posada i ručni prtljag, teret i zalihe u zrakoplovu prije ukrcavanja i iskrcavanja. Svaka Ugovorna strana takođe pristaje da će sa razumijevanjem razmotriti svaki zahtjev druge Ugovorne strane za opravdanim posebnim mjerama sigurnosti da bi se odgovorilo na određenu prijetnju.
- (5) U slučaju da se dogodi incident ili prijetnja nezakonitom otmicom civilnog zrakoplova ili neka druga nezakonita radnja protiv sigurnosti zrakoplova, njegovih putnika i posade, aerodroma i uređaja za zračnu navigaciju, Ugovorne strane će pomoći jedna drugoj uspostavljanjem komunikacije i drugim odgovarajućim mjerama u cilju okončanja takvog incidenta ili prijetnje što je brže moguće vodeći računa o minimalnom riziku po život kojeg takav incident ili prijetnja povlači za sobom.
- (6) Kada Ugovorna strana ima osnovane sumnje da je druga Ugovorna strana odstupila od odredbi zrakoplovne sigurnosti iz ovog člana, nadležni organi zračnog saobraćaja prve Ugovorne strane mogu zatražiti hitne konsultacije sa nadležnim organima zračnog saobraćaja druge Ugovorne strane. U slučaju neuspjeha u postizanju zadovoljavajućeg sporazuma u roku od petnaest (15) dana od dana takvog zahtjeva postojat će osnove za povlačenje, oduzimanje, ograničavanje, ili nametanje uvjeta o radnoj dozvoli i tehničkim odobrenjima avio-prijevoznika te Ugovorne strane. Kada to zahtijeva hitnost slučaja, Ugovorna strana može preduzeti te radnje i prije isteka roka od petnaest (15) dana.

Član 8. **(Zrakoplovna bezbjednost)**

- (1) Svaka Ugovorna strana priznaje kao važeće, za potrebe obavljanja dogovorenog prijevoza predviđenog u ovom Sporazumu, certifikate o plovidbenosti, certifikate sposobnosti, i dozvole izdate ili proglašene važećim od strane druge Ugovorne strane i koje su još uvijek na snazi, pod uvjetom da su uvjeti za te certifikate i dozvole barem jednaki minimalnim standardima koji mogu biti određeni u skladu sa Konvencijom.
- (2) Međutim, svaka Ugovorna strana može odbiti da prizna kao važeće, za potrebe letova iznad svoje teritorije, certifikate sposobnosti i dozvole date ili proglašene važećim za svoje državljanke od strane druge Ugovorne strane ili treće zemlje.
- (3) Svaka Ugovorna strana može zatražiti konsultacije u vezi sigurnosnih standard u oblasti vezanoj za posadu, letjelicu ili njihov rad koje je usvojila druga Ugovorna strana. Takve konsultacije će se održati u roku od trideset (30) dana od dana podnošenja zahtjeva.
- (4) Ako nakon takvih konsultacija jedna od Ugovornih strana ustanovi da druga Ugovorna strana efektivno ne održava i ne rukovodi, u bilo kojoj takvoj oblasti, sigurnosnim standardima koji su

u najmanju ruku na nivou minimalnih standarda tada ustanovljenih prema Konvenciji, prva Ugovorna strana će obavijestiti drugu Ugovornu stranu o tim saznanjima, kao i mjerama koje smatra potrebnim za usaglašavanje sa tim minimalnim standardima, dok će ta druga Ugovorna strana preduzeti odgovarajuće mjere ispravke. Ukoliko ta druga Ugovorna strana ne preduzme odgovarajuće mjere ispravke u roku od petnaest (15) dana ili u eventualno dužem dogovorenom roku, to će biti razlog za primjenu člana 6. ovog Sporazuma.

- (5) Bez obzira na obaveze pomenute u članu 33. Konvencije dogovoreno je da svaka letjelica kojom upravlja određeni avio-prijevoznik ili, prema ugovoru o najmu, u ime određenog avio-prijevoznika jedne Ugovorne strane u prijevozu do ili od teritorije druge Ugovorne strane može, dok je na teritoriji druge Ugovorne strane, biti podvrgnut provjeri od strane nadležnih predstavnika druge Ugovorne strane, provjeri u okviru zrakoplova ili oko zrakoplova radi provjere validnosti dokumentacije zrakoplova i dokumentacije njegove posade i očiglednog stanja zrakoplova i njegove opreme (u ovom članu nazvan kao „pregled na platformi“) pod uvjetom da to ne dovede do neopravdanog kašnjenja.
- (6) Ako bilo koji takav pregled na platformi ili niz takvih pregleda pokaže da postoji:
- ozbiljna zabrinutost da zrakoplov ili upotreba zrakoplova nije u skladu sa minimalnim standardima tada ustanovljenim prema Konvenciji; ili
 - ozbiljna zabrinutost da postoji nedostatak efikasnog održavanja i sprovođenja sigurnosnih standarda tada ustanovljenih prema Konvenciji;

Ugovorna strana koja vrši pregled može, u svrhu člana 33. Konvencije, biti slobodna da zaključi da zahtjevi prema kojima su uvjerenja ili dozvole za letjelicu i posadu letjelice izdate i validne ili da zahtjevi prema kojima je letjelica u saobraćaju nisu na nivou minimalnih standarda ili iznad minimalnih standarda tada ustanovljenim prema Konvenciji.

- (7) U slučaju da je pristup u svrhu pregleda letjelice na platformi koju koristi avio-prijevoznik jedne Ugovorne strane u skladu sa stavom 5. odbijen od strane predstavnika tog avio-prijevoznika, druga Ugovorna strana će biti slobodna da zaključi ozbiljnu zabrinutost navedenu u stavu 6. ovog člana koja povlači zaključke takođe navedene tim stavom.
- (8) Svaka Ugovorna strana zadržava pravo obustaviti ili izmijeniti dozvolu za obavljanje usluga zračnog prijevoza avio-prijevozniku ili avio-prijevoznicima druge Ugovorne strane, u slučaju da prva Ugovorna strana, bilo na osnovu pregleda na platformi, niza pregleda na platformi, odbijanja pristupa u cilju pregleda na platformi, konsultacija ili na nekoj drugoj osnovi, zaključi da je hitna akcija neophodna za očuvanje sigurnosti zračnog saobraćaja.
- (9) Bilo kakva akcija jedne Ugovorne strane u skladu sa stavom 4. ili 8. ovog člana će biti obustavljena onda kada prestanu postojati razlozi koji su do toga i doveli.

Član 9. **(Oslobađanje od carina i taksi)**

- (1) Letjelice koje obavljaju međunarodni saobraćaj od strane određenog avio-prijevoznika jedne Ugovorne strane, kao i njihova uobičajena oprema, zalihe goriva i maziva, zalihe zrakoplova uključujući hranu, napitke i duhan koji se prijevoze u takvoj letjelici su, po ulasku na teritoriju druge Ugovorne strane, izuzeti od svih carina ili taksi, pod uvjetom da takva oprema, zalihe i zalihe hrane i pića i duhana, ostanu u letjelici sve dok ne budu ponovo izvezene.

- (2) Od istih carina i taksi, sa izuzetkom naknada koje odgovaraju obavljenim uslugama, takođe su oslobođeni:
- a. zalihe zrakoplova ukrance u letjelicu na teritoriji jedne Ugovorne strane, u granicama utvrđenim od strane organa pomenute Ugovorne strane, i koje su namijenjene korištenju u letjelici koji obavlja međunarodni saobraćaj od strane određenog avio-prijevoznika druge Ugovorne strane;
 - b. rezervni dijelovi (uključujući motore) i uobičajena oprema letjelice uvezeni na teritoriju jedne Ugovorne strane za potrebe servisiranja, održavanja ili popravke letjelice određenog avio-prijevoznika druge Ugovorne strane koja obavlja međunarodni saobraćaj;
 - c. gorivo, maziva i potrošne tehničke zalihe uvezene na teritoriju ili koje su uzete na teritoriji jedne Ugovorne strane namijenjene za korištenje u letjelici određenog avio-prijevoznika druge Ugovorne strane koja obavlja međunarodni zračni saobraćaj, čak i kada se takve zalihe koriste na dijelu putovanja iznad teritorije Ugovorne strane na kojoj su ukrance;
 - d. neophodni dokumenti korišteni od strane određenog avio-prijevoznika jedne Ugovorne strane uključujući transportna dokumenta, tovarne listove i reklamni materijal, kao i motorna vozila, materijal i opremu koji mogu biti korišteni od strane određenog avio-prijevoznika u komercijalne i operativne svrhe dok se nalazi na području aerodroma pod uvjetom da takav materijal i oprema služe za potrebe prijevoza putnika i tereta.
- (3) Uobičajena oprema letjelice, kao i materijali i zalihe koji ostaju u letjelici kojom operira određeni avio-prijevoznik jedne Ugovorne strane, mogu biti istovareni na teritoriji druge Ugovorne strane jedino uz odobrenje carinskih organa te teritorije. U tom slučaju, oni mogu biti stavljeni pod nadzor pomenutih organa sve dok ne budu ponovo izvezeni ili na neki drugi način udaljeni u skladu sa carinskim propisima.
- (4) Izuzimanja navedena u ovom članu su takođe moguća u situacijama gdje je određeni avio-prijevoznik bilo koje od Ugovornih strana ušao u aranžman sa drugim avio-prijevoznicima za zajam ili transfer na teritoriji druge Ugovorne strane predmeta navedenih u stavovima 1. i 2. ovog člana pod uvjetom da drugi avio-prijevoznici istovremeno uživaju takva prava na izuzimanje od strane druge Ugovorne strane.

Član 10.
(Direktan tranzit)

Putnici, prtljag i teret u direktnom tranzitu preko oblasti bilo koje Ugovorne strane i koji ne napuštaju oblast aerodroma rezerviranog u te svrhe se podvrgavaju veoma jednostavnoj kontroli, osim ako to drugačije ne nalažu sigurnosne mjere usmjerene protiv nasilja, integriteta granice, zračne piraterije i šverca narkotika i imigracione kontrolne mjere.

Član 11.
(Korisničke naknade)

- (1) Svaka Ugovorna strana ulaže sve napore kako bi osigurala da korisničke naknade koje su od strane njihovih nadležnih organa nametnute ili odobrene da budu nametnute određenom avio-prijevozniku druge Ugovorne strane budu pravedne i razumne. One će biti zasnovane na zdravim ekonomskim principima.
- (2) Naknade za korištenje aerodroma i uređaja za zračnu plovību u usluge koje jedna Ugovorna strana nudi određenom avio-prijevozniku druge Ugovorne strane neće biti veće od onih koje mora platiti njegov nacionalni zrakoplov koji obavlja redovni međunarodni saobraćaj.

- (3) Svaka Ugovorna strana ohrabruje konsultacije između organa ili tijela nadležnih za naknade na svojoj teritoriji i određenih avio-prijevoznika koji koriste usluge i objekte, i ohrabruje organe ili tijela nadležne za naknade i određene avio-prijevoznike da razmjenjuju informacije koje mogu biti od važnosti za preciznu kontrolu opravdanosti naknada u skladu sa principima stavova 1. i 2. ovog člana. Svaka Ugovorna strana ohrabruje organe nadležne za naknade da korisnicima pružaju obavještenje o svakom prijedlogu za izmjene korisničkih naknada u cilju da korisnici mogu iskazati svoje stavove prije nego što izmjene budu učinjene.

Član 12.
(Komerrijalne aktivnosti)

- (1) Određenom avio-prijevozniku jedne Ugovorne strane dopušteno je da ima odgovarajuća predstavništva na teritoriji druge Ugovorne strane. Ova predstavništva mogu uključivati komercijalno, operativno i tehničko osoblje, koje se može sastojati od premještenog ili lokalno angažiranog osoblja.
- (2) Za komercijalne aktivnosti primjenjuje se princip reciprociteta. Nadležni organi svake Ugovorne strane preduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurali da predstavništva avio-prijevoznika određenih od strane druge Ugovorne strane mogu obavljati njihove aktivnosti na odgovarajući način.
- (3) Posebno, svaka Ugovorna strana garantira određenim avio-prijevoznicima druge Ugovorne strane pravo da se angažiraju u prodaji zračnog prijevoza na njoj teritoriji direktno i, prema vlastitom nahođenju, preko svojih agenata. Avio-prijevoznici imaju pravo da prodaju takav prijevoz i bilo koje lice je slobodno da ga kupi, u valuti te teritorije ili u slobodno konvertibilnim valutama drugih zemalja.
- (4) Određeni avio-prijevoznici bilo koje Ugovorne strane mogu ući u marketinške aranžmane kao što su blocked space, code sharing ili druge komercijalne aranžmane sa avio-prijevoznicima bilo koje Ugovorne strane ili avio-prijevoznicima treće zemlje, pod uvjetom da ti avio-prijevoznici posjeduju odgovarajuću radnu dozvolu.

Član 13.
(Lizing)

- (1) Svaka Ugovorna strana može spriječiti korištenje zakupljenih letjelica za prijevoz iz ovog Sporazuma koje nisu u skladu sa članovima 7. (Zrakoplovna zaštita) i 8. (Zrakoplovna bezbjednost).
- (2) Prema stavu 1. gore, određeni avio-prijevoznici svake Ugovorne strane mogu koristiti letjelicu (ili letjelicu i posadu) zakupljenu od bilo koje kompanije, uključujući druge avio-kompanije, pod uvjetom da kompanija koja daje u zakup ne koristi prava koja inače nema.

Član 14.
(Konverzija i transfer prihoda)

Određeni avio-prijevoznici imaju pravo da po zvaničnom kursu konvertuju i doznače u svoju zemlju višak prihoda preostao nakon proporcionalno izvršenih lokalnih plaćanja u pogledu prijevoza putnika prtljaga, terete i pošte. Ukoliko su uplate između Ugovornih strana regulirane posebnim sporazumom, taj posebni sporazum se i primjenjuje.

Član 15.
(Tarife)

- (1) Svaka Ugovorna strana može zahtijevati obavještanje ili evidentiranje kod njenih organa nadležnih za zračni saobraćaj tarifa za međunarodni zračni saobraćaj koji se vrši u skladu sa ovim Sporazumom.
- (2) Bez ograničavanja primjene općeg zakona o konkurenciji i potrošačima u bilo kojoj Ugovornoj strani, intervencija od strane Ugovorne strane se ograničava na:
 - a. sprječavanje nerazumno diskriminativnih tarifa ili praksi;
 - b. zaštitu potrošača od tarifa koje su nerazumno visoke ili ograničavajuće bilo zbog zloupotrebe dominantne pozicije ili dogovorenih praksi među avio-prijevoznicima; i
 - c. zaštitu avio-prijevoznika od tarifa koje su vještački niske zbog direktne ili indirektno vladine subvencije ili podrške.
- (3) Nijedna od Ugovornih strana neće preduzeti unilateralne radnje radi sprječavanja uvođenja ili nastavak tarifa koje su predložene za nametanje ili su nametnute od strane određenih avio-prijevoznika bilo koje Ugovorne strane za međunarodni zračni saobraćaj između teritorija Ugovornih strana. Ukoliko bilo koja Ugovorna strana smatra da neka od tih tarifa nije u skladu sa onim što je navedeno u ovom članu, zatražiće konsultacije i obavijestiti drugu Ugovornu stranu o razlozima svog nezadovoljstva u roku od četrnaest (14) dana od datuma prijema evidencije. Ove konsultacije se trebaju održati u roku od četrnaest (14) dana od datuma prijema zahtjeva. Bez uzajamnog dogovora, tarife stupaju na snagu ili ostaju na snazi.

Član 16.
(Podnošenje reda letenja)

- (1) Svaka Ugovorna strana može zahtijevati da njeni organi nadležni za zračni saobraćaj budu obaviješteni od strane određenih avio-prijevoznika druge Ugovorne strane o predviđenim redovima letenja najmanje trideset (30) dana prije početka obavljanja ugovorenog saobraćaja. Ista procedura se primjenjuje na bilo koje izmjene tih redova letenja.
- (2) Za dodatne letove koje određeni avio-prijevoznici jedne Ugovorne strane žele da obavljaju u dogovorenom saobraćaju van odobrenog reda letenja potrebno je zatražiti prijetodno odobrenje od organa nadležnih za zračni saobraćaj druge Ugovorne strane. Takav zahtjev se obično podnosi najmanje dva (2) radna dana prije obavljanja takvih letova.

Član 17.
(Osiguravanje statističkih podataka)

Organi nadležni za zračni saobraćaj obje Ugovorne strane pružaju jedni drugima, na zahtjev, periodične satističke podatke ili druge slične informacije koje se odnose na obavljani dogovoreni saobraćaj.

Član 18.
(Konsultacije)

Svaka Ugovorna strana može u bilo koje vrijeme zatražiti konsultacije o provođenju, tumačenju, primjeni ili izmjeni i dopuni ovog Sporazuma. Takve konsultacije, koje mogu biti između organa nadležnih za zračni saobraćaj, započinju što je to prije moguće ali najkasnije šezdeset (60) dana od datuma kada je druga Ugovorna strana primila pismeni zahtjev, osim ukoliko Ugovorne strane nisu

dogovorile drugačije. Svaka Ugovorna strana priprema i tokom tih konsultacija podnosi relevantan dokaz koji podržava njen stav, a sve u cilju donošenja tačnih, racionalnih i ekonomičnih odluka.

Član 19.
(Rješavanje sporova)

- (1) Svaki spor koji proizađe iz ovog Sporazuma, koji se ne može riješiti direktnim pregovorima ili diplomatskim putem, se, na zahtjev bilo koje Ugovorne strane, podnesi arbitražnom sudu.
- (2) U takvom slučaju, svaka Ugovorna strana nominira jednog arbitra i dva arbitra imenuju predsjednika, državljana treće države. Ako dva (2) mjeseca nakon što je jedna od Ugovornih strana nominirala svog arbitra, druga Ugovorna strana ne bude nominirala svog, ili, ako nakon mjesec dana po nominaciji drugog arbitra oba arbitra ne budu mogla da se dogovore o imenovanju predsjednika, svaka Ugovorna strana može zahtijevati od predsjednika Vijeća ICAO-a da nastavi sa potrebnim nominacijama.
- (3) Arbitražni sud određuje svoju vlastitu proceduru i odlučuje o raspodjeli troškova procedure.
- (4) Ugovorne strane poštuju svaku odluku donesenu u primjeni ovog člana.

Član 20.
(Izmjene)

- (1) Ako bilo koja od Ugovornih strana smatra poželjnim da izmijeni bilo koju odredbu ovog Sporazuma, takva izmjena stupa na snagu kada Ugovorne strane obavijeste jedna drugu o ispunjenju njihovih pravnih procedura.
- (2) Izmjene Aneksa ovog Sporazuma mogu biti direktno dogovorene između organa nadležnih za zračni saobraćaj Ugovornih strana. One se primjenjuju provizorno od datuma kada su dogovorene i stupaju na snagu nakon što su potvrđene razmjenom diplomatskih nota.
- (3) U slučaju zaključenja bilo koje opće multilateralne konvencije koja se tiče zračnog saobraćaja kojom se obje Ugovorne strane obavezuju, ovaj Sporazum se mijenja tako da bude u skladu sa odredbama takve konvencije.

Član 21.
(Raskid Sporazuma)

- (1) Svaka Ugovorna strana može u bilo koje vrijeme diplomatskim putem pismeno obavijestiti drugu Ugovornu stranu o svojoj odluci da raskine ovaj Sporazum. Takvo obavještenje se istovremeno prosljeđuje Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO).
- (2) Sporazum se raskida na kraju perioda reda letenja tokom kojeg će proteći dvanaest (12) mjeseci od datuma prijema obavještenja, ukoliko obavještenje ne bude povučeno međusobnim sporazumom Ugovornih strana prije isteka tog perioda.
- (3) U odsustvu saznanja o prispijeću od strane druge Ugovorne strane, obavještenje se smatra primljenim četrnaest (14) dana nakon datuma kada je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) primila obavještenje o tome.

Član 22.
(Registracija)

Ovaj Sporazum i svi njegovi amandmani će biti registrirani u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO).

Član 23.
(Stupanje na snagu)

Ovaj Sporazum stupa na snagu kada Ugovorne strane izvijeste jedna drugu razmijenom diplomatskih nota o ispunjenju njihovih pravnih formalnosti u pogledu zaključivanja i stupanja na snagu međunarodnih sporazuma.

Nakon stupanja na snagu, ovaj Sporazum će zamijeniti Sporazum između Švajcarskog Federalnog Vijeća i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine vezano za redovni zračni saobraćaj od 6. marta 1998. godine.

U potvrdu ovoga dolje potpisani propisno ovlašteni od strane njihovih cijenjenih Vlada su potpisali ovaj Sporazum.

Urađeno u dva primjerka u *Sarajevu* dana *22.09.2018.*, na njemačkom i engleskom jeziku, kao i na službenim jezicima Bosne i Hercegovine (bosanskom, hrvatskom i srpskom), od kojih su svi jednako vjerodostojni. U slučaju bilo kojeg neslaganja u implementaciji, tumačenju ili primjeni, mjerodavan je tekst na engleskom jeziku.

Za Švajcarsko Federalno

Vijeće



Za Vijeće ministara

Bosne i Hercegovine



ANEKS

RASPORED LINIJA

I. Linije na kojima određeni avio-prijevoznici Švajcarske mogu obavljati zračni prijevoz:

Tačke odlaska	Međutačke	Tačke u Bosni i Hercegovini	Tačke van BiH
Tačke u Švajcarskoj	Bilo koje tačke u Evropi	Bilo koje tačke	Bilo koje tačke u Evropi

II. Linije na kojima avio-prijevoznici Bosne i Hercegovine mogu obavljati zračni prijevoz:

Tačke odlaska	Međutačke	Tačke u Švajcarskoj	Tačke van Švajcarske
Tačke u Bosni i Hercegovini	Bilo koje tačke u Evropi	Bilo koje tačke	Bilo koje tačke u Evropi

NAPOMENE:

Svaki određeni avio-prijevoznik bilo koje Ugovorne strane može, na nekom ili svim letovima i po svom izboru:

1. obavljati letove u bilo kojem ili u oba pravca;
2. kombinirati različite brojeve letova u okviru rada jedne letjelice;
3. usluživati tačke iza, međutačke i tačke van i tačke na teritorijama Ugovornih strana na linijama u bilo kojoj kombinaciji i u bilo kojem redosljedu;
4. zanemariti zaustavljanje na bilo kojoj tački ili tačkama;
5. prenijeti prijevoz sa bilo koje svoje letjelice na bilo koju drugu svoju letjelicu na bilo kojoj tački na liniji; i
6. usluživati tačke iza bilo koje tačke na svojoj teritoriji sa ili bez izmjene letjelice ili broja leta i može pružiti i reklamirati javnosti taj prijevoz;

bez geografskog ograničavanja ili ograničavanja po pitanju smjera i bez gubitka bilo kojeg prava da obavlja prijevoz koji je dopustiv prema ovom Sporazumu; pod uvjetom da prijevoz opslužuje tačke na teritoriji Ugovorne strane koja je odredila avio-prijevoznika.

[CROATIAN TEXT – TEXTE CROATE]

SPORAZUM

IZMEĐU

ŠVICARSKOG FEDERALNOG VIJEĆA

I

VIJEĆA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE

KOJI SE ODNOSI NA REDOVITI ZRAČNI PROMET

Švicarsko Federalno Vijeće i Vijeće ministara Bosne i Hercegovine (daljnje u tekstu: “Ugovorne stranke);

U želji da promoviraju sustav međunarodnog zrakoplovstva utemeljen na konkurentnosti između zrakoplovnih prijevoznika na tržištu sa minimalnim uplitanjem vlade;

U želji da ubrzaju ekspanziju prilika u međunarodnom zračnom prijevozu;

Priznavajući da učinkovit i konkurentan međunarodni zračni prijevoz unaprijeđuje trgovinu, dobrobit korisnika, i gospodarski rast;

U želji da omoguće zrakoplovnim prijevoznicima da ponude javno konkurentne cijene i usluge na otvorenim tržištima;

U želji da osiguraju najveći stupanj sigurnosti i zaštite u međunarodnom zračnom prijevozu i potvrđujući njihovu veliku zabrinutost po pitanju djela ili prijetnji po sigurnost letjelice, koje ugrožavaju sigurnost osoba ili imovine, negativno utječu na obavljanje zračnog prijevoza i umanjuju povjerenje javnosti po pitanju sigurnosti civilnog zrakoplovstva; i

Budući da su potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu otvorene za potpisivanje u Čikagu, 7. prosinca 1944. godine;

Dogovorili su sljedeće:

Članak 1.
(Definicije)

- (1) U svrsi ovoga Sporazuma i njegovoga Aneksa, osim ako nije dogovoreno drugačije:
- a. izraz “Konvencija” označava Konvenciju o Međunarodnom civilnom zrakoplovstvu otvorenu za potpisivanje u Čikagu sedmog prosinca 1944. godine i uključuje bilo koji aneks

usvojen sukladno članku 90. te Konvencije i bilo koju izmjenu i dopunu aneksa ili Konvencije sukladno člancima 90. i 94. sve dok su ti aneksi i izmjene i dopune primjenjivi za obje Ugovorne stranke;

- b. izraz "tijela nadležna za zračni prijevoz" označava, u slučaju Švicarske, Federalni ured za civilno zrakoplovstvo i, u slučaju Bosne i Hercegovine, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkciju za civilno zrakoplovstvo, ili u oba slučaja bilo koju osobu ili tijelo, ovlašteno da obavlja funkcije koje su ovdje dodijeljene navedenim tijelima;
 - c. izraz "određeni zrakoplovni prijevoznici" označava zrakoplovnog prijevoznika ili zrakoplovne prijevoznike koje je jedna Ugovorna stranka odredila sukladno članku 5. ovoga Sporazuma za obavljanje ugovorenog zračnog prijevoza;
 - d. izraz "ugovoreni prijevoz" označava zračni prijevoz na određenim linijama za prijevoz putnika, tereta i pošte, odvojeno ili u kombinaciji;
 - e. izrazi "zračni prijevoz", "međunarodni zračni prijevoz", "zrakoplovni prijevoznik" i "zaustavljanje u nekomercijalne svrhe" imaju značenja koja su im određena u članku 96. Konvencije;
 - f. izraz "teritorij" u odnosu na Državu ima značenje određeno u članku 2. Konvencije;
 - g. izraz "tarifa" označava cijene za prijevoz putnika, prtljage i tereta i uvjete pod kojima se te cijene primjenjuju, uključujući komisione naknade i druga dodana davanja za agenciju ili prodaju transportnih dokumenata, ali isključujući naknadu i uvjete za prijevoz pošte.
- (2) Aneks čini integralni dio ovoga Sporazuma. Sve što se odnosi na Sporazum uključuje i Aneks osim ako nije dogovoreno drugačije.

Članak 2. (Dodjela prava)

- (1) Svaka Ugovorna stranka osigurava drugoj Ugovornoj stranci prava navedena u ovome Sporazumu u svrsi obavljanja međunarodnog zračnog prijevoza na linijama navedenim u rasporedima u Aneksu. Takav prijevoz i linije će se u daljnjem tekstu nazivati: "ugovoreni prijevoz" i "naznačene linije".
- (2) Shodno odredbama ovoga Sporazuma, zrakoplovni prijevoznici određeni od strane svake Ugovorne stranke uživaju, dok obavlja međunarodni zračni prijevoz:
 - a. pravo da lete preko teritorija druge Ugovorne stranke bez slijetanja;
 - b. pravo da se zaustavljaju na datom teritoriju u nekomercijalne svrhe;
 - c. pravo da na datom teritoriju na točkama navedenim u Aneksu ovoga Sporazuma ukrca i iskrca, putnike prtljagu, teret i poštu koji putuju za ili koji dolaze sa točaka na teritoriju druge Ugovorne stranke;
 - d. pravo da na teritoriju trećih zemalja na točkama navedenim u Aneksu ovoga Sporazuma ukrca ili iskrca putnike, prtljagu, teret i poštu koji putuju za ili dolaze iz točaka na teritorij druge Ugovorne stranke, navedenim u Aneksu ovoga Sporazuma;
- (3) Ništa iz ovoga članka se neće smatrati da daje određenom zrakoplovnom prijevozniku jedne Ugovorne stranke pravo da ukrca, na teritoriju druge Ugovorne stranke, putnike, prtljagu, teret i poštu koji se prijevoze za naknadu i koji putuju na drugu točku na teritorij te Ugovorne stranke.
- (4) Ako zbog oružanog sukoba, političkih nemira ili razvitka političke situacije, ili posebnih ili neuobičajenih okolnosti, određeni zrakoplovni prijevoznici jedne Ugovorne stranke nisu u mogućnosti da obavljaju prijevoz na svojim uobičajenim linijama, druga Ugovorna stranka uložiti će sve svoje napore kako bi olakšala nastavak obavljanja takvoga prijevoza kroz odgovarajuće nove aranžmane za takve linije, uključujući dodjelu prava za ono vrijeme koje može biti potrebno da bi se olakšale održive operacije.

Članak 3.
(Provedba prava)

- (1) Određeni zrakoplovni prijevoznici uživaju pravedna i jednaka prava da obavljaju ugovoreni promet pokriven ovim Sporazumom.
- (2) Nijedna Ugovorna stranka ne ograničava pravo svakog određenog zrakoplovnog prijevoznika da obavlja međunarodni prijevoz između teritorija Ugovornih stranaka ili između teritorija jedne Ugovorne stranke i teritorija trećih zemalja.
- (3) Svaka Ugovorna stranka dopušta određenim zrakoplovnim prijevoznicima da odrede frekventnost i kapacitet međunarodnog zračnog prijevoza koji nude na temelju komercijalnih prilika na tržištu. Sukladno ovom pravu, nijedna Ugovorna stranka unilateralno ne ograničava obujam prijevoza, frekventnost, broj destinacija ili redovnost prijevoza, ili tip ili tipove letjelica koje koriste određeni zrakoplovni prijevoznici druge Ugovorne stranke, osim ako to nije traženo iz carinskih, tehničkih, operativnih ili razloga zaštite okoliša pod istim uvjetima sukladno članku 15. Konvencije.

Članak 4.
(Primjena zakona i propisa)

- (1) Zakoni i propisi i jedne Ugovorne stranke koji se odnose na ulazak na njen teritorij ili odlazak sa njenog teritorija letjelice koja je angažirana u međunarodnoj zračnoj plovidbi, ili na rad i navigaciju te letjelice dok je unutar njenog teritorija, se primjenjuju na letjelice određenih zrakoplovnih prijevoznika druge Ugovorne stranke i moraju se ispoštivati od strane letjelica pri ulasku na teritorij te druge Ugovorne stranke, tijekom boravka na njoj i po odlasku.
- (2) Prilikom ulaska ili izlaska sa teritorije jedne Ugovorne stranke zakoni i propisi te Ugovorne stranke koji se tiču ulaska na ili odlaska sa njenog teritorija putnika, prtljage, posade ili tereta koji se prijevoze u letjelici (uključujući propise vezane za ulazak, dozvolu, imigraciju, putovnice, carine i karantin ili, u slučaju pošte, poštanske propise) se primjenjuju kod ili u ime tih putnika, prtljage, posade i tereta određenog zrakoplovnog prijevoznika druge Ugovorne stranke.
- (3) Nijedna Ugovorna stranka ne može dodijeliti bilo kakve prednosti svojim zrakoplovnim prijevoznicima nad određenim zrakoplovnim prijevoznicima druge Ugovorne stranke u primjeni zakona i propisa datih u ovome članku.

Članak 5.
(Određivanje prijevoznika i izdavanje dozvola za rad)

- (1) Svaka Ugovorna stranka ima pravo da odredi jednog ili više zrakoplovnih prijevoznika za potrebe obavljanja dogovorenog prijevoza. To određivanje postaje efektivno putem pismene obavijesti između tijela nadležnih za zračni prijevoz obje Ugovorne stranke.
- (2) Tijela nadležna za zračni prijevoz koja su primila obavijest o određivanju, sukladno odredbama stavaka 3. i 4. ovoga članka, dodjeljuju bez odlaganja određenim zrakoplovnim prijevoznicima druge Ugovorne stranke neophodnu radnu dozvolu.
- (3) Nadležna tijela zračnog prometa jedne Ugovorne stranke mogu zatražiti od zrakoplovnih prijevoznika kojeg je odredila druga Ugovorna stranka da pruži dokaze o kvalificiranosti za ispunjavanje uvjeta propisanih zakonima i propisima koji se uobičajeno primjenjuju na obavljanje međunarodnog zračnog prometa sukladno odredbama Konvencije.

- (4) Svaka Ugovorna stranka ima pravo da odbije da dodijeli dozvolu za rad navedenu u stavku 2. ovoga članka, ili da nametne zrakoplovnom prijevozniku takve uvjete koje smatra potrebnim za korištenje prava navedenih u članku 2. ovoga Sporazuma, i to uvijek kada nema dokaz da zrakoplovni prijevoznici imaju glavno mjesto poslovanja na teritoriju Ugovorne stranke koja ih je odredila i da posjeduju važeći certifikat zrakoplovnog prijevoznika (AOC) izdan od strane pomenute Ugovorne stranke.
- (5) Nakon što su primili dozvolu za rad, sukladno stavku 2. ovoga članka, određeni zrakoplovni prijevoznici mogu u bilo kojem trenutku obavljati dogovoreni prijevoz.

Članak 6.
(Opoziv i suspenzija radne dozvole)

- (1) Svaka Ugovorna stranka ima pravo da opozove, suspenzira ili ograniči radnu dozvolu za korištenje prava navedenih u članku 2. ovoga Sporazuma od strane određenog zrakoplovnog prijevoznika druge Ugovorne stranke ili da nametne one uvjete koje smatra neophodnim za korištenje tih prava, ako:
- a. ne postoji dokaz da pomenuti zrakoplovni prijevoznici imaju svoje glavno poslovno sjedište na teritoriju Ugovorne stranke koja ih je odredila i da posjeduju certifikat zrakoplovnog prijevoznika (AOC) izdan od strane navedene Ugovorne stranke, ili
 - b. se pomenuti zrakoplovni prijevoznici ne pridržavaju ili su ozbiljno prekršili zakone ili propise Ugovorne stranke koja dodjeljuje ova prava, ili
 - c. pomenuti zrakoplovni prijevoznici ne obavljaju dogovoreni prijevoz sukladno uvjetima propisanim ovim Sporazumom.
- (2) Prava utvrđena ovim člankom će se primjenjivati isključivo nakon konzultacija sa drugom Ugovornom strankom, osim ako neposredna radnja nije neophodna radi sprječavanja daljnjeg kršenja zakona i propisa.

Članak 7.
(Zrakoplovna zaštita)

- (1) Sukladno svojim pravima i obvezama prema međunarodnom zakonu, Ugovorne stranke ponovo potvrđuju da njihove obveze jednih prema drugima u cilju zaštite sigurnosti civilnog zrakoplovstva protiv djela nezakonitog ometanja čine sastavni dio ovoga Sporazuma. Ne ograničavajući njihova opća prava i obveze prema međunarodnom zakonu, Ugovorne stranke će posebno djelovati sukladno odredbama Konvencije o kaznenim djelima i određenim drugim djelima počinjenim u zrakoplovu, koja je potpisana u Tokiju 14. rujna 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih otmica zrakoplova, koja je potpisana u Hagu 16. prosinca 1970. godine i Konvencije o suzbijanju nezakonitih djela protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva, koja je potpisana u Montrealu 23. rujna 1971. godine., njenog dodanog Protokola o prevenciji nezakonitih djela protiv sigurnosti međunarodnih zračnih luka, potpisanog u Montrealu 24. veljače 1988. godine, kao i bilo kojeg drugog sporazuma kojim se upravlja sigurnošću civilnog zrakoplovstva, čega se Ugovorne stranke pridržavaju.
- (2) Ugovorne stranke će prema zahtjevu pružati jedna drugoj svu neophodnu pomoć u cilju sprječavanja nezakonitih otmica civilnih zrakoplova i drugih nezakonitih radnji usmjerenih protiv sigurnosti zrakoplova, njihovih putnika i posade, zračnih luka i uređaja za zrakoplovnu navigaciju i bilo koje druge prijetnje po sigurnost civilnog zrakoplovstva.

- (3) Ugovorne stranke će u međusobnim odnosima djelovati sukladno odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti, koje je ustanovila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva, određenim kao Aneksi uz Konvenciju u mjeri u kojoj su sigurnosne odredbe primjenjive za Ugovorne stranke; Ugovorne stranke će zahtijevati da korisnik zrakoplova u njihovom registru ili korisnik zrakoplova čije je glavno mjesto poslovanja ili stalno mjesto boravišta na njihovom teritoriju kao i korisnici zračnih luka na njihovom teritoriju, postupaju sukladno tim odredbama o zračnoj sigurnosti.
- (4) Svaka Ugovorna stranka suglasna je da se od korisnika zrakoplova može zahtijevati poštivanje odredbi o zračnoj sigurnosti navedenih u stavku 3. ovoga članka koje primjenjuje jedna Ugovorna stranka pri ulasku, odlasku ili tijekom boravka na teritoriju te druge Ugovorne stranke. Svaka Ugovorna stranka će osigurati učinkovitu primjenu odgovarajućih mjera unutar njenog teritorija u cilju zaštite zrakoplova i kako bi se pregledali putnici, posada i ručna prtljaga, teret i zalihe u zrakoplovu prije ukrcavanja i iskrcavanja. Svaka Ugovorna stranka također pristaje da će s razumijevanjem razmotriti svaki zahtjev druge Ugovorne stranke za opravdanim posebnim mjerama sigurnosti da bi se odgovorilo na određenu prijetnju.
- (5) U slučaju da se dogodi incident ili prijetnja nezakonitom otmicom civilnog zrakoplova ili neka druga nezakonita radnja protiv sigurnosti zrakoplova, njegovih putnika i posade, zračnih luka i uređaja za zračnu navigaciju, Ugovorne strane će pomoći jedna drugoj uspostavljanjem komunikacije i drugim odgovarajućim mjerama u cilju okončanja takvog incidenta ili prijetnje što je brže moguće vodeći računa o minimalnom riziku po život kojeg takav incident ili prijetnja povlači za sobom.
- (6) Kada Ugovorna stranka ima osnovane sumnje da je druga Ugovorna stranka odstupila od odredbi zrakoplovne sigurnosti iz ovoga članka nadležna tijela zračnog prometa prve Ugovorne stranke mogu zatražiti hitne konzultacije sa nadležnim tijelima zračnog prometa druge Ugovorne stranke. U slučaju neuspjeha u postizanju zadovoljavajućeg sporazuma u roku od petnaest (15) dana od dana takvoga zahtjeva postojat će osnove za povlačenje, oduzimanje, ograničavanje, ili nametanje uvjeta o radnoj dozvoli i tehničkim odobrenjima zrakoplovnog prijevoznika te Ugovorne stranke. Kada to zahtijeva hitnost slučaja, Ugovorna stranka može poduzeti te radnje i prije isteka roka od petnaest (15) dana.

Članak 8. **(Zrakoplovna sigurnost)**

- (1) Svaka Ugovorna stranka, za potrebe obavljanja dogovorenog prijevoza predviđenog u ovome Sporazumu, priznaje kao važeće certifikate o plovidbenosti, certifikate sposobnosti, i dozvole izdane ili proglašene važećim od strane druge Ugovorne stranke i koje su još uvijek na snazi, pod uvjetom da su uvjeti za te certifikate i dozvole barem jednaki minimalnim standardima koji mogu biti određeni sukladno Konvenciji.
- (2) Međutim, svaka Ugovorna stranka može odbiti da prizna kao važeće, za potrebe letova iznad svog teritorija, certifikate sposobnosti i dozvole date ili proglašene važećim za svoje državljanke od strane druge Ugovorne stranke ili treće zemlje.
- (3) Svaka Ugovorna stranka može zatražiti konzultacije u svezi sigurnosnih standarda u oblasti vezanoj za posadu, letjelicu ili njihov rad koje je usvojila druga Ugovorna stranka. Takve konzultacije će se održati u roku od trideset (30) dana od dana podnošenja zahtjeva.
- (4) Ako nakon takvih konzultacija jedna od Ugovornih stranaka ustanovi da druga Ugovorna stranka efektivno ne održava i ne rukovodi, u bilo kojoj takvoj oblasti, sigurnosnim standardima

koji su u najmanju ruku na razini minimalnih standarda tada ustanovljenih prema Konvenciji, prva Ugovorna stranka će obavijestiti drugu Ugovornu stranku o tim saznanjima, kao i mjerama koje smatra potrebnim za usaglašavanje sa tim minimalnim standardima, dok će ta druga Ugovorna stranka poduzeti odgovarajuće mjere ispravke. Ukoliko ta druga Ugovorna stranka ne poduzme odgovarajuće mjere ispravke u roku od petnaest (15) dana ili u eventualno dužem dogovorenom roku, to će biti razlog za primjenu članka 6. ovoga Sporazuma.

- (5) Bez obzira na obveze pomenute u članku 33. Konvencije dogovoreno je da svaka letjelica kojom upravlja određeni zrakoplovni prijevoznik ili, prema ugovoru o najmu, u ime određenog zrakoplovnog prijevoznika jedne Ugovorne stranke u prijevozu do ili od teritorija druge Ugovorne stranke može, dok je na teritoriju druge Ugovorne stranke, biti podvrgnut provjeri od strane nadležnih predstavnika druge Ugovorne stranke, provjeri unutar zrakoplova ili oko zrakoplova radi provjere validnosti dokumentacije zrakoplova i dokumentacije njegove posade i očiglednog stanja zrakoplova i njegove opreme (u ovom članku nazvan kao „pregled na platformi“) pod uvjetom da to ne dovede do neopravdanog kašnjenja.
- (6) Ako bilo koji takav pregled na platformi ili niz takvih pregleda pokaže da postoji:
- ozbiljna zabrinutost da zrakoplov ili uporaba zrakoplova nije sukladna minimalnim standardima tada ustanovljenim prema Konvenciji; ili
 - ozbiljna zabrinutost da postoji nedostatak učinkovitog održavanja i sprovedbe sigurnosnih standarda tada ustanovljenih prema Konvenciji;

Ugovorna stranka koja vrši pregled može, u svrsi članka 33. Konvencije, biti slobodna da zaključi da zahtjevi prema kojima su uvjerenja ili dozvole za letjelicu i posadu letjelice izdane i validne ili da zahtjevi prema kojima je letjelica u prometu nisu na razini minimalnih standarda ili iznad minimalnih standarda tada ustanovljenim prema Konvenciji.

- (7) U slučaju da je pristup u svrsi pregleda letjelice na platformi koju koristi zrakoplovni prijevoznik jedne Ugovorne stranke sukladan stavku 5. odbijen od strane predstavnika toga zrakoplovnog prijevoznika, druga Ugovorna stranka će biti slobodna da zaključi ozbiljnu zabrinutost navedenu u stavku 6. ovoga članka koja povlači zaključke također navedene tim stavkom.
- (8) Svaka Ugovorna stranka zadržava pravo obustaviti ili izmijeniti dozvolu za obavljanje usluga zračnog prijevoza zrakoplovnom prijevozniku ili zrakoplovnim prijevoznicima druge Ugovorne stranke, u slučaju da prva Ugovorna stranka, bilo na temelju pregleda na platformi, niza pregleda na platformi, odbijanja pristupa u cilju pregleda na platformi, konzultacija ili na nekoj drugoj osnovi, zaključi da je hitna akcija neophodna za očuvanje sigurnosti zračnog prometa.
- (9) Bilo kakva akcija jedne Ugovorne stranke sukladno stavku 4. ili 8. ovoga članka će biti obustavljena onda kada prestanu postojati razlozi koji su do toga i doveli.

Članak 9. (Oslobađanje od carina i pristojbi)

- (1) Letjelice koje obavljaju međunarodni promet od strane određenog zrakoplovnog prijevoznika jedne Ugovorne stranke, kao i njihova uobičajena oprema, zalihe goriva i maziva, zalihe zrakoplova uključujući hranu, napitke i duhan koji se prevoze u takvoj letjelici su, po ulasku na teritorij druge Ugovorne stranke, izuzeti od svih carina ili pristojbi, pod uvjetom da takva

oprema, zalihe i zalihe hrane i pića i duhana, ostanu u letjelici sve dok ne budu ponovo izvezene.

(2) Od istih carina i pristojbi, sa izuzetkom naknada koje odgovaraju obavljenim uslugama, također su oslobođeni:

- a. zalihe zrakoplova ukrcane u letjelicu na teritorij jedne Ugovorne stranke, u granicama utvrđenim od strane tijela pomenute Ugovorne stranke, i koje su namijenjene korištenju u letjelici koji obavlja međunarodni promet od strane određenog zrakoplovnog prijevoznika druge Ugovorne stranke;
- b. rezervni dijelovi (uključujući motore) i uobičajena oprema letjelice uvezeni na teritorij jedne Ugovorne stranke za potrebe servisiranja, održavanja ili popravke letjelice određenog zrakoplovnog prijevoznika druge Ugovorne stranke koja obavlja međunarodni promet;
- c. gorivo, maziva i potrošne tehničke zalihe uvezene na teritorij ili koje su uzete na teritoriju jedne Ugovorne stranke namijenjene za korištenje u letjelici određenog zrakoplovnog prijevoznika druge Ugovorne stranke koja obavlja međunarodni promet, čak i kada se takve zalihe koriste na dijelu putovanja iznad teritorija Ugovorne stranke na kojoj su ukrcane;
- d. neophodni dokumenti korišteni od strane određenog zrakoplovnog prijevoznika jedne Ugovorne stranke uključujući transportna dokumenta, tovarne listove i reklamni materijal, kao i motorna vozila, materijal i opremu koji mogu biti korišteni od strane određenog zrakoplovnog prijevoznika u komercijalne i operativne svrhe dok se nalazi na području zračne luke pod uvjetom da takav materijal i oprema služe za potrebe prijevoza putnika i tereta.

(3) Uobičajena oprema letjelice, kao i materijali i zalihe koji ostaju u letjelici kojom operira određeni zrakoplovni prijevoznik jedne Ugovorne stranke, mogu biti istovareni na teritoriju druge Ugovorne stranke jedino uz odobrenje carinskih tijela tog teritorija. U tom slučaju, oni mogu biti stavljeni pod nadzor pomenutih tijela sve dok ne budu ponovo izvezeni ili na neki drugi način udaljeni sukladno carinskim propisima.

(4) Izuzimanja navedena u ovome članku su također moguća u situacijama gdje je određeni zrakoplovni prijevoznik bilo koje od Ugovornih stranaka ušao u aranžman sa drugim zrakoplovnim prijevoznicima za zajam ili transfer na teritoriju druge Ugovorne stranke predmeta navedenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka pod uvjetom da drugi zrakoplovni prijevoznici istodobno uživaju takva prava na izuzimanje od strane druge Ugovorne stranke.

Članak 10. (Izravan tranzit)

Putnici, prtljaga i teret u izravnom tranzitu preko oblasti bilo koje Ugovorne stranke i koji ne napuštaju oblast zračne luke rezervirane u te svrhe se podvrgavaju veoma jednostavnoj kontroli, osim ako to drugačije ne nalažu sigurnosne mjere usmjerene protiv nasilja, integriteta granice, zračne piraterije i šverca narkotika i mjere imigracijske kontrole.

Članak 11. (Korisničke naknade)

(1) Svaka Ugovorna stranka ulaže sve napore kako bi osigurala da korisničke naknade koje su od strane njihovih nadležnih tijela nametnute ili odobrene da budu nametnute određenom

zrakoplovnom prijevozniku druge Ugovorne stranke budu pravedne i razumne. One će biti zasnovane na zdravim ekonomskim principima.

- (2) Naknade za korištenje zračnih luka i uređaja za zračnu plovidbu i usluge koje jedna Ugovorna stranka nudi određenom zrakoplovnom prijevozniku druge Ugovorne stranke neće biti veće od onih koje mora platiti njegov nacionalni zrakoplov koji obavlja redoviti međunarodni promet.
- (3) Svaka Ugovorna stranka ohrabruje konzultacije između organa ili tijela nadležnih za naknade na svom teritoriju i određenih zrakoplovnih prijevoznika koji koriste usluge i objekte, i ohrabruje organe ili tijela nadležne za naknade i određene zrakoplovne prijevoznike da razmjenjuju informacije koje mogu biti od važnosti za preciznu kontrolu opravdanosti naknada sukladno principima stavaka 1. i 2. ovoga članka. Svaka Ugovorna stranka ohrabruje tijela nadležna za naknade da korisnicima pružaju obavijest o svakom prijedlogu za izmjene korisničkih naknada u cilju da korisnici mogu iskazati svoje stavove prije nego što izmjene budu učinjene.

Članak 12. **(Komerrijalne aktivnosti)**

- (1) Određenom zrakoplovnom prijevozniku jedne Ugovorne stranke dopušteno je da ima odgovarajuća predstavništva na teritoriju druge Ugovorne stranke. Ova predstavništva mogu uključivati komercijalno, operativno i tehničko osoblje, koje se može sastojati od premještenog ili lokalno angažiranog osoblja.
- (2) Za komercijalne aktivnosti primjenjuje se princip reciprociteta. Nadležna tijela svake Ugovorne stranke poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurali da predstavništva zrakoplovnih prijevoznika određenih od strane druge Ugovorne stranke mogu obavljati njihove aktivnosti na odgovarajući način.
- (3) Posebno, svaka Ugovorna stranka garantira određenim zrakoplovnim prijevoznicima druge Ugovorne stranke pravo da se angažiraju u prodaji zračnog prijevoza na njenom teritoriju izravno i, prema vlastitom nađenju, preko svojih agenata. Zrakoplovni prijevoznici imaju pravo da prodaju takav prijevoz i bilo koja osoba je slobodna da ga kupi, u valuti te teritorije ili u slobodno konvertibilnim valutama drugih zemalja.
- (4) Određeni zrakoplovni prijevoznici bilo koje Ugovorne stranke mogu ući u marketinške aranžmane kao što su *blocked space*, *code sharing* ili druge komercijalne aranžmane sa zrakoplovnim prijevoznicima bilo koje Ugovorne stranke ili zrakoplovnim prijevoznicima treće zemlje, pod uvjetom da ti zrakoplovni prijevoznici posjeduju odgovarajuću radnu dozvolu.

Članak 13. **(Lizing)**

- (1) Svaka Ugovorna stranka može spriječiti korištenje zakupljenih letjelica za prijevoz iz ovoga Sporazuma koje nisu sukladne člancima 7. (Zrakoplovna zaštita) i 8. (Zrakoplovna sigurnost).
- (2) Prema stavku 1. gore, određeni zrakoplovni prijevoznici svake Ugovorne stranke mogu koristiti letjelicu (ili letjelicu i posadu) zakupljenu od bilo koje kompanije, uključujući druge zrakoplovne kompanije, pod uvjetom da kompanija koja daje u zakup ne koristi prava koja inače nema.

Članak 14.
(Konverzija i transfer prihoda)

Određeni zrakoplovni prijevoznici imaju pravo da, po zvaničnom tečaju, konvertuju i doznače u svoju zemlju višak prihoda preostao nakon proporcionalno izvršenih lokalnih plaćanja glede prijevoza putnika, prtljage, tereta i pošte. Ukoliko su uplate između Ugovornih stranaka regulirane posebnim sporazumom, primjenjuje se taj posebni sporazum.

Članak 15.
(Tarife)

- (1) Svaka Ugovorna stranka može zahtijevati obavijest ili evidentiranje kod njenih tijela nadležnih za zračni promet tarifa za međunarodni zračni promet koja se obavlja sukladno ovom Sporazumu.
- (2) Bez ograničavanja primjene općeg zakona o konkurenciji i potrošačima u bilo kojoj Ugovornoj stranci, intervencija od strane Ugovorne stranke se ograničava na:
 - a. sprječavanje nerazumno diskriminativnih tarifa ili praksi;
 - b. zaštitu potrošača od tarifa koje su nerazumno visoke ili ograničavajuće bilo zbog zlouporabe dominantne pozicije ili dogovorenih praksi među zrakoplovnim prijevoznicima; i
 - c. zaštitu zrakoplovnih prijevoznika od tarifa koje su vještački niske zbog izravne ili neizravne vladine subvencije ili podrške.
- (3) Nijedna od Ugovornih stranaka neće poduzeti unilateralne radnje radi sprječavanja uvođenja ili nastavka tarife koja je predložena za nametanje ili je nametnuta od strane određenih zrakoplovnih prijevoznika bilo koje Ugovorne stranke za međunarodni zračni promet između teritorija Ugovornih stranaka. Ukoliko bilo koja Ugovorna stranka smatra da neka od tih tarifa nije sukladna onom što je navedeno u ovome članku, zatražiti će konzultacije i obavijestiti drugu Ugovornu stranku o razlozima svog nezadovoljstva u roku od četrnaest (14) dana od datuma primitka zahtjeva. Ove konzultacije se trebaju održati u roku od četrnaest (14) dana od dana primitka zahtjeva. Bez uzajamnog dogovora, tarife stupaju na snagu ili ostaju na snazi.

Članak 16.
(Podnošenje reda letenja)

- (1) Svaka Ugovorna stranka može zahtijevati da njena tijela nadležna za zračni promet budu obaviještena od strane određenih zrakoplovnih prijevoznika druge Ugovorne stranke o predviđenim redovima letenja najmanje trideset (30) dana prije početka obavljanja ugovorenog prometa. Ista procedura se primjenjuje na bilo koje izmjene tih redova letenja.
- (2) Za dodane letove koje određeni zrakoplovni prijevoznici jedne Ugovorne stranke žele da obavljaju u dogovorenom prometu izvan odobrenog reda letenja potrebno je zatražiti prijedhodno odobrenje od tijela nadležnih za zračni promet druge Ugovorne strane. Takav zahtjev se obično podnosi najmanje dva (2) radna dana prije obavljanja takvih letova.

Članak 17.
(Osiguravanje statističkih podataka)

Tijela nadležna za zračni promet obje Ugovorne stranke pružaju jedna drugima, na zahtjev, periodične satističke podatke ili druge slične informacije koje se odnose na obavljani dogovoreni promet.

Članak 18.
(Konzultacije)

Svaka Ugovorna stranka može u bilo koje vrijeme zatražiti konzultacije o provedbi, tumačenju, primjeni ili izmjeni i dopuni ovoga Sporazuma. Takve konzultacije, koje mogu biti između tijela nadležnih za zračni promet, započinju što je to prije moguće ali najkasnije šezdeset (60) dana od datuma kada je druga Ugovorna stranka primila pismeni zahtjev, osim ukoliko Ugovorne stranke nisu dogovorile drugačije. Svaka Ugovorna stranka priprema i tijekom tih konzultacija podnosi relevantan dokaz koji podupire njen stav, a sve u cilju donošenja točnih, racionalnih i ekonomičnih odluka.

Članak 19.
(Rješavanje sporova)

- (1) Svaki spor koji proizađe iz ovoga Sporazuma, a koji se ne može riješiti izravnim pregovorima ili diplomatskim putem, se na zahtjev bilo koje Ugovorne stranke, podnesi arbitražnom sudu.
- (2) U takvom slučaju, svaka Ugovorna stranka nominira jednog arbitra, a ta dva arbitra imenuju predsjednika, koji je državljanin treće zemlje. Ako dva (2) mjeseca nakon što je jedna od Ugovornih stranaka nominirala svog arbitra, druga Ugovorna stranka ne nominira svog, ili ako nakon mjesec dana po nominaciji drugog arbitra oba arbitra se ne mogu dogovoriti oko imenovanja predsjednika, svaka Ugovorna stranka može zahtijevati od predsjednika Vijeća ICAO-a da nastavi sa potrebnim nominacijama.
- (3) Arbitražni sud određuje svoju vlastitu proceduru i odlučuje o raspodjeli troškova procedure.
- (4) Ugovorne stranke poštivaju svaku odluku donesenu u primjeni ovoga članka.

Članak 20.
(Izmjene)

- (1) Ako bilo koja od Ugovornih stranaka smatra poželjnim da izmijeni bilo koju odredbu ovoga Sporazuma, takva izmjena stupa na snagu kada Ugovorne stranke obavijeste jedna drugu o ispunjenju njihovih pravnih procedura.
- (2) Izmjene Aneksa ovoga Sporazuma mogu biti izravno dogovorene između tijela nadležnih za zračni promet Ugovornih stranaka. One se primjenjuju provizorno od datuma kada su dogovorene i stupaju na snagu nakon što su potvrđene razmjenom diplomatskih nota.
- (3) U slučaju zaključenja bilo koje opće multilateralne konvencije koja se tiče zračnog prometa kojom se obje Ugovorne stranke obvezuju, ovaj Sporazum se mijenja tako da bude sukladan odredbama takve konvencije.

Članak 21.
(Raskid Sporazuma)

- (1) Svaka Ugovorna stranka može u bilo koje vrijeme diplomatskim putem pismeno obavijestiti drugu Ugovornu stranku o svojoj odluci da raskine ovaj Sporazum. Takva obavijest se istodobno prosljeđuje Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO).
- (2) Sporazum se raskida na kraju razdoblja reda letenja tijekom kojega će proteći dvanaest (12) mjeseci od datuma primitka obavijesti, ukoliko obavijest ne bude povučena međusobnim sporazumom Ugovornih stranaka prije isteka tog razdoblja.

(3) U odsustvu saznanja o prispijeću od strane druge Ugovorne stranke, obavijest se smatra primljenom četrnaest (14) dana nakon datuma kada je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) primila obavijest o tome.

Članak 22.
(Registracija)

Ovaj Sporazum i svi njegovi amandmani će biti registrirani u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO).

Članak 23.
(Stupanje na snagu)

Ovaj Sporazum stupa na snagu kada, razmijenom diplomatskih nota, Ugovorne stranke izvijeste jedna drugu o ispunjenju njihovih pravnih formalnosti glede zaključivanja i stupanja na snagu međunarodnih sporazuma.

Nakon stupanja na snagu, ovaj Sporazum će zamijeniti Sporazum između Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Švicarskog Federalnog Vijeća vezano za redoviti zračni promet od 6. ožujka 1998. godine.

U potvrdu ovoga, dolje potpisani propisno ovlašteni od strane njihovih cijenjenih Vlada su potpisali ovaj Sporazum.

Urađeno u dva primjerka u*SARAJEVO*.....dana *22.09.2015.* na njemačkom i engleskom jeziku, kao i na službenim jezicima Bosne i Hercegovine (bosanskom, hrvatskom i srpskom), od kojih su svi jednako vjerodostojni. U slučaju bilo kojeg neslaganja u implementaciji, tumačenju ili primjeni, mjerodavan je tekst na engleskom jeziku.

Za Švicarsko Federalno

Vijeće



Za Vijeće ministara

Bosne i Hercegovine



ANEKS
RASPORED LINIJA

I. Linije na kojima određeni zrakoplovni prijevoznici Švicarske mogu obavljati zračni prijevoz:

Točke odlaska	Međutočke	Točke u Bosni i Hercegovini	Točke izvan BiH
Točke u Švicarskoj	Bilo koje točke u Europi	Bilo koje tačke	Bilo koje točke u Europi

II. Linije na kojima zrakoplovni prijevoznici Bosne i Hercegovine mogu obavljati zračni prijevoz:

Točke odlaska	Međutočke	Točke u Švicarskoj	Točke izvan Švicarske
Točke u Bosni i Hercegovini	Bilo koje točke u Europi	Bilo koje točke	Bilo koje točke u Europi

NAPOMENE:

Svaki određeni zrakoplovni prijevoznik bilo koje Ugovorne stranke može, na nekom ili svim letovima i po svom izboru:

1. obavljati letove u bilo kojem ili u oba pravca;
2. kombinirati različite brojeve letova unutar rada jedne letjelice;
3. usluživati točke iza, međutočke i točke izvan i točke na teritoriju Ugovornih stranaka na linijama u bilo kojoj kombinaciji i u bilo kojem redosljedu;
4. izostaviti zaustavljanje na bilo kojoj točki ili točkama;
5. prenijeti prijevoz sa bilo koje svoje letjelice na bilo koju drugu svoju letjelicu na bilo kojoj točki na liniji; i
6. usluživati točke iza bilo koje točke na svom teritoriju sa ili bez izmjene letjelice ili broja leta i može pružiti i reklamirati javnosti taj prijevoz;

bez geografskog ograničavanja ili ograničavanja po pitanju smjera i bez gubitka bilo kojeg prava da obavlja prijevoz koji je dopustiv prema ovom Sporazumu; pod uvjetom da prijevoz opslužuje točke na teritoriju Ugovorne stranke koja je odredila zrakoplovnog prijevoznika.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT

BETWEEN

THE SWISS FEDERAL COUNCIL

AND

THE COUNCIL OF MINISTERS OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

The Swiss Federal Council and the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina (hereinafter, "the Contracting 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 services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

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 jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, 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)

- (1) For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:
- a. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
 - b. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation and, in the case of Bosnia and Herzegovina, the Ministry of Communications and Transport, Directorate of Civil Aviation, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - c. The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 5 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
 - d. The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
 - e. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - f. The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - g. The term "tariff" means the prices for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

- (2) The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2
(Grant of Rights)

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
- (2) Subject to the provisions of the present Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
- a. the right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - c. the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;
 - d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.
- (3) Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to embark, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3

(Exercise of Rights)

- (1) The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to compete in providing the agreed services covered by the present Agreement.
- (2) Neither Contracting Party shall restrict the right of each of the designated airlines to carry international traffic between the respective territories of the Contracting Parties or between the territory of one Contracting Party and the territories of third countries.
- (3) Each Contracting Party shall allow the designated airlines to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 4

(Application of Laws and Regulations)

- (1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilised by the designated airlines of the other Party, and

shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

- (2) While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, 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 designated airlines of the other Contracting Party.
- (3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 5

(Designation and Operating Authorisation)

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- (2) The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines of the other Contracting Party the necessary operating authorisation.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to prove that they are qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party.
- (5) Having received the operating authorisation, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

Article 6

(Revocation and Suspension of Operating Authorisation)

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend or limit the operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
 - a. it has no proof that the said airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party, or
 - b. the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - c. the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
- (2) The rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

Article 7
(Aviation Security)

- (1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
- (2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
- (4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each

Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

- (5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
- (6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 8

(Aviation Safety)

- (1) Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.
- (2) Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.

- (3) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
- (4) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 6 of this Agreement.
- (5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting 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.
- (6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives 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 Contracting 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.

- (7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that designated airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- (8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of the designated airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting 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.
- (9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 9

(Exemption of Duties and Taxes)

- (1) On arriving in the territory of the other Contracting Party, aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.
- (2) There shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

- b. spare parts (including engines) and normal board equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party used in international air services;
 - c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party engaged in international air services, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - d. the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
- (3) The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (4) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 10
(Direct Transit)

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, border integrity, air piracy and smuggling of narcotic drugs and immigration control measures require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11
(User Charges)

- (1) Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
- (2) Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the designated airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the designated airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

Article 12
(Commercial Activities)

- (1) The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.
- (2) For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
- (3) In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The airlines 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 of other countries.
- (4) The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

Article 13
(Leasing)

- (1) Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under the present Agreement which does not comply with Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety).
- (2) Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 14
(Conversion and Transfer of Revenues)

The designated airlines shall have the right to convert and remit to their country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 15
(Tariffs)

- (1) Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs for international air services operated pursuant to the present Agreement.
- (2) Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Party shall be limited to:
 - a. the prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b. the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - c. the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
- (3) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 16
(Time-table Submission)

- (1) Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of the envisaged time-tables by the designated airlines of the other Contracting Party no less than thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
- (2) For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working-days before operating such flights.

Article 17
(Provision of Statistics)

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 18
(Consultations)

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 19

(Settlement of Disputes)

- (1) Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
- (2) In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, national of a third State. If within two (2) months after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to proceed with the necessary nominations.
- (3) The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.
- (4) The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

Article 20

(Modifications)

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their legal procedures.
- (2) Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
- (3) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

Article 21
(Termination)

- (1) Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.
- (2) The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
- (3) In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation will have received communication thereof.

Article 22
(Registration)

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 23
(Entry into Force)

The present Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other by the exchange of diplomatic notes the fulfilment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Agreement between the Swiss Federal Council and the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina relating to scheduled air services, dated 6 March 1998.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at *Sarajevo* on this *22nd* day of *September, 2015* in the German language, in the official languages of Bosnia Herzegovina (Bosnian, Croatian and Serbian) and in the English language, all texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Swiss Federal Council:



For the Council of Ministers of
Bosnia and Herzegovina:



--

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

I. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

Points of departure	Intermediate Points	Points in Bosnia and Herzegovina	Points beyond Bosnia and Herzegovina
Points in Switzerland	Any points in Europe	Any points	Any points in Europe

II. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Bosnia and Herzegovina:

Points of departure	Intermediate Points	Points in Switzerland	Points beyond Switzerland
Points in Bosnia and Herzegovina	Any points in Europe	Any points	Any points in Europe

NOTES:

Each designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; 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 the present Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN

ZWISCHEN

DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDES RAT

UND

DEM MINISTERRAT VON BOSNIEN UND HERZEGOWINA

ÜBER

DEN LUFTLINIENVERKEHR

Der Schweizerische Bundesrat und der Ministerrat von Bosnien und Herzegowina (nachstehend die "Vertragsparteien"):

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmass an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern;

in dem Wunsch, den Ausbau von Möglichkeiten für internationale Luftverkehrslinien zu erleichtern;

in Anerkennung der Tatsache, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, den Wohlstand und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten;

in dem Wunsch, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Sicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluffahrt untergraben; und

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluffahrt,

haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs, sofern nicht anders festgelegt, bedeutet der Ausdruck:
 - a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluffahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
 - b. «Luftfahrtbehörden», im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluffahrt und, im Fall von Bosnien und Herzegowina, das Ministerium für Kommunikation und Verkehr, Direktion für Zivilluffahrt, oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. «Bezeichnete Luftfahrtunternehmen» ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnet hat;
 - d. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
 - e. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
 - f. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
 - g. «Tarif» die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

2. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Artikel 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
 - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen;
 - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
 - d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.
3. Aus diesem Abkommen kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

4. Wenn die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu ermöglichen sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes zu gewähren.

Artikel 3 Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gerechte und gleiche Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht eines der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.
3. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrslinien aufgrund kommerzieller, marktbezogener Überlegungen festlegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit der Linie oder den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugtypen, der oder die von bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus die Umwelt betreffenden Gründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

Artikel 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Einflug oder Ausflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihr Gebiet oder aus ihrem Gebiet oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Vertragspartei zu befolgen.
2. Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet sowie beim Aufenthalt im Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und Verordnungen für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen — oder den in ihrem Namen handelnden Personen — sowie der Fracht von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftfahrtunternehmen gegenüber den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Artikel 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Solche Bezeichnungen erfolgen durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Bei Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, den vorgeschriebenen Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien von diesen Behörden üblicherweise in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen.
5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

Artikel 6 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:
 - a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen, oder
 - b. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben, oder
 - c. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.

2. Die in diesem Artikel aufgeführten Rechte werden erst nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden.

Artikel 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten gemäss internationalem Recht einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.
2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsbestimmungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen

in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Halter von Luftfahrzeugen zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Luftsicherheitsbestimmungen aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in das, die Ausreise aus dem oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.
5. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder von anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander in der erleichterten Kommunikation und durch andere geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.
6. Hat eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultation mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

Artikel 8 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.
2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Befähigungszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.
3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Eingang des Gesuchs stattfinden.
4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in diesen Bereichen die zum Zeitpunkt des Übereinkommens geltenden minimalen oder höheren Sicherheitsstandards und Erfordernisse nicht wirksam einhält und anwendet, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekannt gegeben, und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder bei einer länger vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, stellt dies einen Grund dar, Artikel 6 dieses Abkommens anzuwenden.
5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, welches von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Luftverkehrslinien von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während des Aufenthalts auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei von den offiziellen Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord und aussen am Luftfahrzeug bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem

augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine unangemessene Verzögerung mit sich bringt.

6. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass zu:
 - a. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entspricht, oder
 - b. ernsthaften Bedenken, dass die wirksame Einhaltung und Anwendung der zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsanforderungen mangelhaft ist,

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei, anzunehmen, dass die Anforderungen, nach welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt wurden oder die Anforderungen, nach welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, die Mindestanforderungen dieses Übereinkommens weder erfüllen noch übertreffen.

7. Für den Fall, dass im Rahmen einer Rampinspektion der Zutritt eines Luftfahrzeuges, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 5 betrieben wird, vom Vertreter dieser Luftfahrtunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 erwähnten Art gegeben sind, und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.
8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zutrittsverweigerung zur Vornahme einer Rampinspektion, aufgrund von Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.
9. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 4 oder 8 von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme

ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Artikel 9 Befreiung von Abgaben und Steuern

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei sind Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, von allen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.
2. Ausserdem werden, mit Ausnahme von Gebühren, die auf Kosten für geleistete Dienste beruhen, von den gleichen Abgaben und Steuern befreit:
 - a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Limitierungen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
 - b. Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke) und ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, zum Unterhalt oder zur Reparatur eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeugs der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt werden;
 - c. Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeug der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Güter auf einem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei gebraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden;

- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen für geschäftliche und betriebliche Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.
3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.
4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Waren in das Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dafür ist, dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel 10 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich auf direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln und Massnahmen zur Einwanderungskontrolle etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

Artikel 11 Benutzungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benutzungsgebühren, die den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Belastung zugelassen werden, gerecht und angemessen sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.
2. Die Gebühren für die Benutzung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, dürfen nicht höher sein als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.
3. Jede Vertragspartei unterstützt Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, und sie unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die bezeichneten Luftfahrtunternehmen im Austausch der erforderlichen Informationen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ermöglichen. Jede Vertragspartei unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äussern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

Artikel 12 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.
2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles, um sicherzustellen, dass die Vertretungen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei

ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Bedarf der Luftfahrtunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben.
4. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung besitzen, Marketingvereinbarungen wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Vereinbarungen treffen.

Artikel 13 Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasteten Luftfahrzeugen für die Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) übereinstimmen.
2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 vorstehend können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeug und Besatzung) von jedem Unternehmen, einschliesslich von anderen Luftfahrtunternehmen, leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Artikel 14 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem angemessenen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Artikel 15 Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen betrieben werden, den Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.
2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt auf:
 - a. die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungstarifen oder -praktiken;
 - b. den Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten vor unangemessen hohen oder unangemessen restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder infolge von Preisabsprachen unter den Luftfahrtunternehmen; und
 - c. den Schutz der Luftfahrtunternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.
3. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Konsultationen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Konsultationen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

Artikel 16 Unterbreitung der Flugpläne

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der

vereinbarten Linien mitgeteilt werden. Die gleiche Regelung findet auch auf Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Artikel 17 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehr.

Artikel 18 Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Erhalt des schriftlichen Begehrens von der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart. Jede Vertragspartei bereitet sich auf die Verhandlungen vor und legt während diesen Verhandlungen sachdienliche Beweismittel zur Unterstützung ihrer Haltung vor, um in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftliche Entscheidungen zu ermöglichen.

Artikel 19 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet werden.
2. In einem solchen Fall bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger

eines Drittstaates ist. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten nach Bezeichnung eines Schiedsrichters die andere Vertragspartei ihren Schiedsrichter noch nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, welcher der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt das Verfahren selbst und entscheidet über die Verteilung der Verfahrenskosten.
4. Die Vertragsparteien unterziehen sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid.

Artikel 20 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt diese Änderung in Kraft, sobald die Vertragsparteien sich die Erfüllung der gesetzlichen Verfahren angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien direkt vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen so geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel 21 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zukommen zu lassen.

2. Die Kündigung tritt am Ende der Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Notifizierung abgelaufen ist, es sei denn, die Notifizierung wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.
3. Liegt keine Empfangsbestätigung der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluffahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 22 Registrierung

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluffahrt-Organisation registriert.

Artikel 23 Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenaustausch die Erfüllung ihrer rechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und dem Ministerrat von Bosnien und Herzegowina über den Luftlinienverkehr vom 6. März 1998 aufgehoben.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in *Sarajevo* am *22.05.2015* in deutscher Sprache, den offiziellen Sprachen von Bosnien und Herzegowina (Bosnisch, Kroatisch und Serbisch) und in englischer Sprache, wobei alle Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den Schweizerischen Bundesrat:



Für den Ministerrat von Bosnien und Herzegowina:



A N H A N G

Linienpläne

I. Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Bosnien und Herzegowina	Punkte über Bosnien und Herzegowina hinaus
Punkte in der Schweiz	Alle Punkte in Europa	Alle Punkte	Alle Punkte in Europa

II. Strecken, auf denen die von Bosnien und Herzegowina bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Bosnien und Herzegowina	Alle Punkte in Europa	Alle Punkte	Alle Punkte in Europa

Anmerkungen

Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder an bestimmten Punkten verzichten;

5. an jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern; und
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Beförderung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist, vorausgesetzt, dass die Linie einen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bedient, welche die Luftfahrtunternehmen bezeichnet.

[SERBIAN TEXT – TEXTE SERBE]

СПОРАЗУМ
ИЗМЕЉУ
ШВАЈЦАРСКОГ ФЕДЕРАЛНОГ САВЈЕТА
И
САВЈЕТА МИНИСТАРА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ
КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА РЕДОВНИ ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ

Швајцарски Федерални Савјет и Савјет министара Босне и Херцеговине (даље у тексту: “Уговорне стране);

У жељи да промовишу систем међународног ваздухопловства заснован на конкурентности између авио-превозника на тржишту са минималним уплитањем владе;

У жељи да убрзају експанзију прилика у међународном ваздушном превозу;

Признавајући да ефикасан и конкурентан међународни ваздушни превоз унапређује трговину, добробит корисника, и привредни раст;

У жељи да омогуће авио-превозницима да понуде јавно конкурентне цијене и услуге на отвореним тржиштима;

У жељи да обезбиједи највећи степен сигурности и заштите у међународном ваздушном превозу и потврђујући њихову велику забринутост по питању дјела или пријетњи по безбједност летјелице, које угрожавају безбједност лица или имовине, негативно утичу на обављање ваздушног превоза и умањују повјерење јавности по питању безбједности цивилног ваздухопловства; и

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

Договорили су следеће:

Члан 1.
(Дефиниције)

- (1) У сврху овог Споразума и његовог Анекса, осим ако није договорено другачије:
- а. израз “Конвенција” означава Конвенцију о Међународном цивилном ваздухопловству отворену за потписивање у Чикагу седмог децембра 1944. године и укључује било

- који анекс усвојен у складу са чланом 90. те Конвенције и било коју измјену и допуну анекса или Конвенције у складу са члановима 90. и 94. све док су ти анекси и измјене и допуне примјењиви за обје Уговорне стране;
- б. израз “органи надлежни за ваздушни превоз” означава, у случају Швајцарске, Федералну канцеларију за цивилно ваздухопловство и, у случају Босне и Херцеговине, Министарство комуникација и транспорта, Дирекцију за цивилно ваздухопловство, или у оба случаја било које лице или орган, овлашћен да обавља функције које су овдје додијелене наведеним органима;
 - ц. израз “одређени авио-превозници” означава авио-превозника или авио-превознике које је једна Уговорна страна одредила у складу са чланом 5. овог Споразума за обављање уговореног ваздушног превоза;
 - д. израз “уговорени превоз” означава ваздушни превоз на одређеним линијама за превоз путника, робе и поште, одвојено или у комбинацији;
 - е. изрази “ваздушни превоз”, “међународни ваздушни превоз”, “авио-превозник” и “заустављање у некомерцијалне сврхе” имају значења која су им одређена у члану 96. Конвенције;
 - ф. израз “територија” у односу на Државу има значење одређено у члану 2. Конвенције;
 - г. израз “тарифа” означава цијене за превоз путника, пртљага и робе и услове под којима се те цијене примјењују, укључујући комисионе накнаде и друга додатна давања за агенцију или продају транспортних докумената, али искључујући накнаду и услове за превоз поште.
- (2) Анекс чини интегрални дио овог Споразума. Све што се односи на Споразум укључује и Анекс осим ако није договорено другачије.

Члан 2. (Додјела права)

- (1) Свака Уговорна страна обезбјеђује другој Уговорној страни права наведена у овом Споразуму у сврху обављања међународног ваздушног превоза на линијама наведеним у распоредима у Анексу. Такав превоз и линије ће се у даљем тексту називати: “уговорени превоз” и “назначене линије”.
- (2) Сходно одредбама овог Споразума, авио-превозници одређени од стране сваке Уговорне стране уживају, док обавља међународни ваздушни превоз:
 - а. право да лете преко територије друге Уговорне стране без слијетања;
 - б. право да се заустављају на датој територији у некомерцијалне сврхе;
 - ц. право да на датој територији на тачкама наведеним у Анексу овог Споразума укрца и искрца, путнике, пртљак, робу и пошту који путују за или који долазе са тачака на територији друге Уговорне стране;
 - д. право да на територији трећих земаља на тачкама наведеним у Анексу овог Споразума укрца или искрца путнике, пртљак, робу и пошту који путују за или долазе из тачака на територији друге Уговорне стране, наведеним у Анексу овог Споразума;
- (3) Ништа из овог члана се неће сматрати да даје одређеном авио-превознику једне Уговорне стране право да укрца, на територији друге Уговорне стране, путнике, пртљак, робу и пошту који се превозе за накнаду и који путују на другу тачку на територији те Уговорне стране.
- (4) Ако због оружаног сукоба, политичких немира или развоја политичке ситуације, или посебних или неуобичајених околности, одређени авио-превозници једне Уговорне

стране нису у могућности да обављају превоз на својим уобичајеним линијама, друга Уговорна страна уложиће све своје напоре како би олакшала наставак обављања таквог превоза кроз одговарајуће нове аранжмане за такве линије, укључујући додјелу права за оно вријеме које може бити потребно да би се олакшале одрживе операције.

Члан 3. (Провођење права)

- (1) Одређени авио-превозници уживају праведна и једнака права да обављају уговорени саобраћај покривен овим Споразумом.
- (2) Ниједна Уговорна страна не ограничава право сваког одређеног авио-превозника да обавља међународни превоз између територија Уговорних страна или између територије једне Уговорне стране и територија трећих земаља.
- (3) Свака Уговорна страна допушта одређеним авио-превозницима да одреде фреквентност и капацитет међународног ваздушног превоза који нуде на основу комерцијалних прилика на тржишту. У складу са овим правом, ниједна Уговорна страна унилатерално не ограничава обим превоза, фреквентност, број дестинација или редовност превоза, или тип или типове летјелица које користе одређени авио-превозници друге Уговорне стране, осим ако то није тражено из царинских, техничких, оперативних или разлога заштите околине под истим условима у складу са чланом 15. Конвенције.

Члан 4. (Примјена закона и прописа)

- (1) Закони, прописи и процедуре једне Уговорне стране који се односе на улазак на њену територију или одлазак са њене територије летјелице која је ангажована у међународној ваздушној пловидби, или на рад и навигацију те летјелице док је у оквиру њене територије, се примјењују на летјелице одређених авио-превозника друге Уговорне стране и морају се испоштовати од стране летјелица при уласку на територију те друге Уговорне стране, током боравка на њој и по одласку.
- (2) Приликом уласка или изласка са територије једне Уговорне странке закони и прописи те Уговорне стране који се тичу уласка на или одласка са њене територије путника, пртљага, посаде или робе које се превозе у летјелици (укључујући прописе везани за улазак, дозволу, имиграцију, пасоше, царине и карантин или, у случају поште, поштанске прописе) се примјењују код или у име тих путника, пртљага, посаде и робе одређеног авио-превозника друге Уговорне стране.
- (3) Ниједна Уговорна страна не може додијелити било какве предности својим авио-превозницима над одређеним авио-превозницима друге Уговорне стране у примјени закона и прописа датих у овом члану.

Члан 5. (Одређивање превозника и издавање дозвола за рад)

- (1) Свака Уговорна страна има право да одреди једног или више авио-превозника за потребе обављања договореног превоза. То одређивање постаје ефективно путем писменог обавјештења између органа надлежних за ваздушни превоз обје Уговорне стране.

- (2) Органи надлежни за vazдушни превоз који су примили обавјештење о одређивању, у складу са одредбама ставова 3. и 4. овог члана, додјељују без одлагања одређеним авио-превозницима друге Уговорне стране неопходну радну дозволу.
- (3) Надлежни органи vazдушног саобраћаја једне Уговорне стране могу затражити од авио-превозника којег је одредила друга Уговорна страна да пружи доказе о квалификованости за испуњавање услова прописаних законима и прописима који се уобичајено примјењују на обављање међународног vazдушног саобраћаја у складу са одредбама Конвенције.
- (4) Свака Уговорна страна има право да одбије да додијели дозволу за рад наведену у ставу 2. овог члана, или да наметне авио-превознику такве услове које сматра потребним за коришћење права наведених у члану 2. овог Споразума, и то увијек када нема доказ да авио-превозници имају главно мјесто пословања на територији Уговорне стране која их је одредила и да посједују важећи сертификат авио-превозника (АОС) издат од стране поменуте Уговорне стране.
- (5) Након што су примили дозволу за рад, у складу са ставом 2. овог члана, одређени авио-превозници могу у било којем тренутку обављати договорени превоз.

Члан 6.

(Опозив и суспензија радне дозволе)

- (1) Свака Уговорна страна има право да опозове, суспендује или ограничи радну дозволу за коришћење права наведених у члану 2. овог Споразума од стране одређеног авио-превозника друге Уговорне стране или да наметне оне услове које сматра неопходним за коришћење тих права, ако:
 - а. не постоји доказ да поменути авио-превозници имају своје главно пословно сједиште на територији Уговорне стране која их је одредила и да посједују сертификат авио-превозника (АОС) издат од стране наведене Уговорне стране, или
 - б. се поменути авио-превозници не придржавају или су озбиљно прекршили законе или прописе Уговорне стране која додјељује ова права, или
 - ц. поменути авио-превозници не обављају договорени превоз у складу са условима прописаним овим Споразумом.
- (2) Права утврђена овим чланом ће се примјењивати искључиво након консултација са другом Уговорном страном, осим ако непосредна радња није неопходна ради спречавања даљег кршења закона и прописа.

Члан 7.

(Ваздухопловна заштита)

- (1) У складу са својим правима и обавезама према међународном закону, Уговорне стране поново потврђују да њихове обавезе једних према другима у циљу заштите безбједности цивилног ваздухопловства против дјела незаконитог ометања чине саставни дио овог Споразума. Не ограничавајући њихова општа права и обавезе према међународном закону, Уговорне стране ће посебно дјеловати у складу са одредбама Конвенције о кривичним дјелима и одређеним другим дјелима почињеним у ваздухоплову, која је потписана у Токију 14. септембра 1963. године, Конвенције о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова, која је потписана у Хагу 16. децембра 1970. године и Конвенције о сузбијању незаконитих дјела против безбједности цивилног ваздухопловства, која је потписана у Монтреалу 23. септембра 1971. године., њеног додатног Протокола о

превенцији незаконитих дјела против безбједности међународних аеродрома, потписаног у Монреалу 24. фебруара 1988. године, као и било којег другог споразума којим се управља безбједношћу цивилног ваздухопловства, чега се Уговорне стране придржавају.

- (2) Уговорне стране ће према захтјеву пружати једна другој сву неопходну помоћ у циљу спречавања незаконитих отмица цивилних ваздухоплова и других незаконитих радњу усмјерених против безбједности ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома и уређаја за авионску навигацију и било које друге пријетње по безбједност цивилног ваздухопловства.
- (3) Уговорне стране ће у међусобним односима дјеловати у складу са одредбама о ваздухопловној безбједности, које је установила Међународна организација цивилног ваздухопловства, одређеним као Анекси уз Конвенцију у мјери у којој су безбједности одредбе примјењиве за Уговорне стране; Уговорне стране ће захтијевати да корисник ваздухоплова у њиховом регистру или корисник ваздухоплова чије је главно мјесто пословања или стално мјесто боравишта на њиховој територији као и корисници аеродрома на њиховој територији, поступају у складу са тим одредбама о ваздушној безбједности.
- (4) Свака Уговорна страна сагласна је да се од корисника ваздухоплова може захтијевати поштовање одредби о ваздушној безбједности наведених у ставу 3. овог члана које примјењује једна Уговорна страна при уласку, одласку или током боравка на територији те друге Уговорне стране. Свака Уговорна страна ће обезбиједити ефикасну примјену одговарајућих мјера у оквиру њене територије у циљу заштите ваздухоплова и како би се прегледали путници, посада и ручни пртљаг, роба и залихе у ваздухоплову прије укрцавања и искрцавања. Свака Уговорна страна такође пристаје да ће са разумијевањем размотрити сваки захтјев друге Уговорне стране за оправданим посебним мјерама безбједности да би се одговорило на одређену пријетњу.
- (5) У случају да се догоди инцидент или пријетња незаконитом отмицом цивилног ваздухоплова или нека друга незаконита радња против безбједности ваздухоплова, његових путника и посаде, аеродрома и уређаја за ваздушну навигацију, Уговорне стране ће помоћи једна другој успостављањем комуникације и другим одговарајућим мјерама у циљу окончања таквог инцидента или пријетње што је брже могуће водећи рачуна о минималном ризику по живот којег такав инцидент или пријетња повлачи за собом.
- (6) Када Уговорна страна има основане сумње да је друга Уговорна страна одступила од одредби ваздухопловне безбједности из овог члана, надлежни органи ваздушног саобраћаја прве Уговорне стране могу затражити хитне консултације са надлежним органима ваздушног саобраћаја друге Уговорне стране. У случају неуспјеха у постизању задовољавајућег споразума у року од петнаест (15) дана од дана таквог захтјева постојаће основе за повлачење, одузимање, ограничавање, или наметање услова о радној дозволи и техничким одобрењима авио-превозника те Уговорне стране. Када то захтијева хитност случаја, Уговорна страна може предузети те радње и прије истека рока од петнаест (15) дана.

Члан 8.

(Ваздухопловна безбједност)

- (1) Свака Уговорна страна признаје као важеће, за потребе обављања договореног превоза предвиђеног у овом Споразуму, сертификате о пловидбености, сертификате способности, и дозволе издате или проглашене важећим од стране друге Уговорне стране и које су још

увијек на снази, под условом да су услови за те сертификате и дозволе барем једнаки минималним стандардима који могу бити одређени у складу са Конвенцијом.

- (2) Међутим, свака Уговорна страна може одбити да призна као важеће, за потребе летова изнад своје територије, сертификате способности и дозволе дате или проглашене важећим за своје држављане од стране друге Уговорне стране или треће земље.
- (3) Свака Уговорна страна може затражити консултације у вези безбједносних стандард у области везаној за посаду, летјелицу или њихов рад које је усвојила друга Уговорна страна. Такве консултације ће се одржати у року од тридесет (30) дана од дана подношења захтјева.
- (4) Ако након таквих консултација једна од Уговорних страна установи да друга Уговорна страна ефективно не одржава и не руководи, у било којој таквој области, безбједносним стандардима који су у најмању руку на нивоу минималних стандарда тада установљених према Конвенцији, прва Уговорна страна ће обавијестити другу Уговорну страну о тим сазнањима, као и мјерама које сматра потребним за усаглашавање са тим минималним стандардима, док ће та друга Уговорна страна предузети одговарајуће мјере исправке. Уколико та друга Уговорна страна не предузме одговарајуће мјере исправке у року од петнаест (15) дана или у евентуално дужем договореном року, то ће бити разлог за примјену члана 6. овог Споразума.
- (5) Без обзира на обавезе поменуте у члану 33. Конвенције договорено је да свака летјелица којом управља одређени авио-превозник или, према уговору о најму, у име одређеног авио-превозника једне Уговорне стране у превозу до или од територије друге Уговорне стране може, док је на територији друге Уговорне стране, бити подвргнут провјери од стране надлежних представника друге Уговорне стране, провјери у оквиру ваздухоплова или око ваздухоплова ради провјере валидности документације ваздухоплова и документације његове посаде и очигледног стања ваздухоплова и његове опреме (у овом члану назван као „преглед на платформи“) под условом да то не доведе до неоправданог кашњења.
- (6) Ако било који такав преглед на платформи или низ таквих прегледа покаже да постоји:
 - а. озбиљна забринутост да ваздухоплов или употреба ваздухоплова није у складу са минималним стандардима тада установљеним према Конвенцији; или
 - б. озбиљна забринутост да постоји недостатак ефикасног одржавања и спровођења безбједносних стандарда тада установљених према Конвенцији;

Уговорна страна која врши преглед може, у сврху члана 33. Конвенције, бити слободна да закључи да захтјеви према којима су увјерења или дозволе за летјелицу и посаду летјелице издате и валидне или да захтјеви према којима је летјелица у саобраћају нису на нивоу минималних стандарда или изнад минималних стандарда тада установљених према Конвенцији.

- (7) У случају да је приступ у сврху прегледа летјелице на платформи коју користи авио-превозник једне Уговорне стране у складу са ставом 5. одбијен од стране представника тог авио-превозника, друга Уговорна страна ће бити слободна да закључи озбиљну забринутост наведену у ставу 6. овог члана која повлачи закључке такође наведене тим ставом.

- (8) Свака Уговорна страна задржава право обуставити или измијенити дозволу за обављање услуга ваздушног превоза авио-превознику или авио-превозницима друге Уговорне стране, у случају да прва Уговорна страна, било на основу прегледа на платформи, низа прегледа на платформи, одбијања приступа у циљу прегледа на платформи, консултација или на некој другој основи, закључи да је хитна акција неопходна за очување безбједности ваздушног саобраћаја.
- (9) Било каква акција једне Уговорне стране у складу са ставом 4. или 8. овог члана ће бити обустављена онда када престану постојати разлози који су до тога и довели.

Члан 9.

(Ослобађање од царина и такси)

- (1) Летјелице које обављају међународни саобраћај од стране одређеног авио-превозника једне Уговорне стране, као и њихова уобичајена опрема, залихе горива и мазива, залихе ваздухоплова укључујући храну, напитке и духан који се превозе у таквој летјелици су, по уласку на територију друге Уговорне стране, изузети од свих царина или такси, под условом да таква опрема, залихе и залихе хране и пића и дувана, остану у летјелици све док не буду поново извезене.
- (2) Од истих царина и такси, са изузетком накнада које одговарају обављеним услугама, такође су ослобођени:
- а. залихе ваздухоплова укрцане у летјелицу на територији једне Уговорне стране, у границама утврђеним од стране органа поменутог Уговорне стране, и које су намијењене коришћењу у летјелици који обавља међународни саобраћај од стране одређеног авио-превозника друге Уговорне стране;
 - б. резервни дијелови (укључујући моторе) и уобичајена опрема летјелице увезени на територију једне Уговорне стране за потребе сервисирања, одржавања или поправке летјелице одређеног авио-превозника друге Уговорне стране која обавља међународни саобраћај;
 - ц. гориво, мазива и потрошне техничке залихе увезене на територију или које су узете на територији једне Уговорне стране намијењене за коришћење у летјелици одређеног авио-превозника друге Уговорне стране која обавља међународни ваздушни саобраћај, чак и када се такве залихе користе на дијелу путовања изнад територије Уговорне стране на којој су укрцане;
 - д. неопходни документи коришћени од стране одређеног авио-превозника једне Уговорне стране укључујући транспортна документа, товарне листове и рекламни материјал, као и моторна возила, материјал и опрему који могу бити коришћени од стране одређеног авио-превозника у комерцијалне и оперативне сврхе док се налази на подручју аеродрома под условом да такав материјал и опрема служе за потребе превоза путника и робе.
- (3) Уобичајена опрема летјелице, као и материјали и залихе који остају у летјелици којом оперише одређени авио-превозник једне Уговорне стране, могу бити истоварени на територији друге Уговорне стране једино уз одобрење царинских органа те територије. У том случају, они могу бити стављени под надзор поменутих органа све док не буду поново извезени или на неки други начин удаљени у складу са царинским прописима.
- (4) Изузимања наведена у овом члану су такође могућа у ситуацијама гдје је одређени авио-превозник било које од Уговорних страна ушао у аранжман са другим авио-превозницима за зајам или трансфер на територији друге Уговорне стране предмета наведених у

ставовима 1. и 2. овог члана под условом да други авио-превозници истовремено уживају таква права на изузимање од стране друге Уговорне стране.

Члан 10.
(Директан транзит)

Путници, пртљаг и роба у директном транзиту преко области било које Уговорне стране и који не напуштају област аеродрома резервисаног у те сврхе се подвргавају веома једноставној контроли, осим ако то другачије не налажу безбједносне мјере усмјерене против насиља, интегритета границе, ваздушне пиратерије и шверца наркотика и имиграционе контролне мјере.

Члан 11.
(Корисничке накнаде)

- (1) Свака Уговорна страна улаже све напоре како би обезбиједила да корисничке накнаде које су од стране њихових надлежних органа наметнуте или одобрене да буду наметнуте одређеном авио-превознику друге Уговорне стране буду праведне и разумне. Оне ће бити засноване на здравим економским принципима.
- (2) Накнаде за коришћење аеродрома и уређаја за ваздушну пловидбу и услуге које једна Уговорна страна нуди одређеном авио-превознику друге Уговорне стране неће бити веће од оних које мора платити његов национални ваздухоплов који обавља редовни међународни саобраћај.
- (3) Свака Уговорна страна охрабрује консултације између органа или органа надлежних за накнаде на својој територији и одређених авио-превозника који користе услуге и објекте, и охрабрује органе или тијела надлежне за накнаде и одређене авио-превознике да размјењују информације које могу бити од важности за прецизну контролу оправданости накнада у складу са принципима ставова 1. и 2. овог члана. Свака Уговорна страна охрабрује органе надлежне за накнаде да корисницима пружају обавјештење о сваком приједлогу за измјене корисничких накнада у циљу да корисници могу исказати своје ставове прије него што измјене буду учињене.

Члан 12.
(Комерцијалне активности)

- (1) Одређеном авио-превознику једне Уговорне стране допуштено је да има одговарајућа представништва на територији друге Уговорне стране. Ова представништва могу укључивати комерцијално, оперативно и техничко особље, које се може састојати од премјештеног или локално ангажованог особља.
- (2) За комерцијалне активности примјењује се принцип реципроцитета. Надлежни органи сваке Уговорне стране предузимају све потребне мјере како би обезбиједили да представништва авио-превозника одређених од стране друге Уговорне стране могу обављати њихове активности на одговарајући начин.
- (3) Посебно, свака Уговорна страна гарантује одређеним авио-превозницима друге Уговорне стране право да се ангажују у продаји ваздушног превоза на њеној територији директно и, према властитом нахођењу, преко својих агената. Авио-превозници имају право да продају такав пријевоз и било које лице је слободно да га купи, у валути те територије или у слободно конвертибилним валутама других земаља.

- (4) Одређени авио-превозници било које Уговорне стране могу ући у маркетиншке аранжмане као што су blocked space, code sharing или друге комерцијалне аранжмане са авио-превозницима било које Уговорне стране или авио-превозницима треће земље, под условом да ти авио-превозници посједују одговарајућу радну дозволу.

**Члан 13.
(Лизинг)**

- (1) Свака Уговорна страна може спријечити коришћење закупљених летјелица за превоз из овог Споразума које нису у складу са члановима 7. (Ваздухопловна заштита) и 8. (Ваздухопловна безбједност).
- (2) Према ставу 1. горе, одређени авио-превозници сваке Уговорне стране могу користити летјелицу (или летјелицу и посаду) закупљену од било које компаније, укључујући друге авио-компаније, под условом да компанија која даје у закуп не користи права која иначе нема.

**Члан 14.
(Конверзија и трансфер прихода)**

Одређени авио-превозници имају право да по званичном курсу конвертују и дозначе у своју земљу вишак прихода преостао након пропорционално извршених локалних плаћања у погледу превоза путника, пртљага, роба и поште. Уколико су уплате између Уговорних страна регулисане посебним споразумом, тај посебни споразум се и примјењује.

**Члан 15.
(Тарифе)**

- (1) Свака Уговорна страна може захтијевати обавјештавање или евидентирање код њених органа надлежних за ваздушни саобраћај тарифа за међународни ваздушни саобраћај који се врши у складу са овим Споразумом.
- (2) Без ограничавања примјене општег закона о конкуренцији и потрошачима у било којој Уговорној страни, интервенција од стране Уговорне стране се ограничава на:
- а. спречавање неразумно дискриминаторних тарифа или пракси;
 - б. заштиту потрошача од тарифа које су неразумно високе или ограничавајуће било због злоупотребе доминантне позиције или договорених пракси међу авио-превозницима;
 - и
 - ц. заштиту авио-превозника од тарифа које су вјештачки ниске због директне или индиректне владине субвенције или подршке.
- (3) Ниједна од Уговорних страна неће предузети унилатералне радње ради спречавања увођања или наставак тарифа које су предложене за наметање или су наметнуте од стране одређених авио-превозника било које Уговорне стране за међународни ваздушни саобраћај између територија Уговорних страна. Уколико било која Уговорна страна сматра да нека од тих тарифа није у складу са оним што је наведено у овом члану, затражиће консултације и обавијестити другу Уговорну страну о разлозима свог незадовољства у року од четрнаест (14) дана од датума пријема евиденције. Ове консултације се требају одржати у року од четрнаест (14) дана од датума пријема захтјева. Без узајамног договора, тарифе ступају на снагу или остају на снази.

Члан 16.
(Подношење реда летења)

- (1) Свака Уговорна страна може захтијевати да њени органи надлежни за ваздушни саобраћај буду обавијештени од стране одређених авио-превозника друге Уговорне стране о предвиђеним редовима летења најмање тридесет (30) дана прије почетка обављања уговореног саобраћаја. Иста процедура се примјењује на било које измене тих редова летења.
- (2) За додатне летове које одређени авио-превозници једне Уговорне стране желе да обављају у договореном саобраћају ван одобреног реда летења потребно је затражити претходно одобрење од органа надлежних за ваздушни саобраћај друге Уговорне стране. Такав захтјев се обично подноси најмање два (2) радна дана прије обављања таквих летова.

Члан 17.
(Обезбјеђивање статистичких података)

Органи надлежни за ваздушни саобраћај обје Уговорне стране пружају једни другима, на захтјев, периодичне сататистичке податке или друге сличне информације које се односе на обављени договорени саобраћај.

Члан 18.
(Консултације)

Свака Уговорна страна може у било које вријеме затражи консултације о провођењу, тумачењу, примјени или измени и допуни овог Споразума. Такве консултације, које могу бити између органа надлежних за ваздушни саобраћај, започињу што је то прије могуће али најкасније шездесет (60) дана од датума када је друга Уговорна страна примила писмени захтјев, осим уколико Уговорне стране нису договориле другачије. Свака Уговорна страна припрема и током тих консултација подноси релевантан доказ који подржава њен став, а све у циљу доношења тачних, рационалних и економичних одлука.

Члан 19.
(Рјешавање спорова)

- (1) Сваки спор који произађе из овог Споразума, који се не може ријешити директним преговорима или дипломатским путем, се, на захтјев било које Уговорне стране, поднеси арбитражном суду.
- (2) У таквом случају, свака Уговорна страна номинује једног арбитра и два арбитра именују предсједника, држављана треће државе. Ако два (2) мјесеца након што је једна од Уговорних страна номинувала свог арбитра, друга Уговорна страна не буде номинувала свог, или, ако након мјесец дана по номинацији другог арбитра оба арбитра не буду могла да се договоре о именовању предсједника, свака Уговорна страна може захтијевати од предсједника Савјета ИКАО-а да настави са потребним номинацијама.
- (3) Арбитражни суд одређује своју властиту процедуру и одлучује о расподјели трошкова процедуре.
- (4) Уговорне стране поштују сваку одлуку донесену у примјени овог члана.

**Члан 20.
(Измјене)**

- (1) Ако било која од Уговорних страна сматра пожељним да измијени било коју одредбу овог Споразума, таква измјена ступа на снагу када Уговорне стране обавијесте једна другу о испуњењу њихових правних процедура.
- (2) Измјене Анекса овог Споразума могу бити директно договорене између органа надлежних за ваздушни саобраћај Уговорних страна. Оне се примјењују провизорно од датума када су договорене и ступају на снагу након што су потврђене размјеном дипломатских нота.
- (3) У случају закључења било које опште мултилатералне конвенције која се тиче ваздушног саобраћаја којом се обје Уговорне стране обавезују, овај Споразум се мијења тако да буде у складу са одредбама такве конвенције.

**Члан 21.
(Раскид Споразума)**

- (1) Свака Уговорна страна може у било које вријеме дипломатским путем писмено обавијестити другу Уговорну страну о својој одлуци да раскине овај Споразум. Такво обавјештење се истовремено прослијеђује Међународној организацији цивилног ваздухопловства (ИКАО).
- (2) Споразум се раскида на крају периода реда летења током којег ће протећи дванаест (12) мјесеци од датума пријема обавјештења, уколико обавјештење не буде повучено међусобним споразумом Уговорних страна прије истека тог периода.
- (3) У одсуству сазнања о приспијећу од стране друге Уговорне стране, обавјештење се сматра примљеним четрнаест (14) дана након датума када је Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО) примила обавјештење о томе.

**Члан 22.
(Регистрација)**

Овај Споразум и сви његови амандмани ће бити регистровани у Међународној организацији цивилног ваздухопловства (ИКАО).

**Члан 23.
(Ступање на снагу)**

Овај Споразум ступа на снагу када Уговорне стране извијесте једна другу размјеном дипломатских нота о испуњењу њихових правних формалности у погледу закључивања и ступања на снагу међународних споразума.

Након ступања на снагу, овај Споразум ће замијенити Споразум између Швајцарског Федералног Савјета и Савјета министара Босне и Херцеговине везано за редовни ваздушни саобраћај од 6. марта 1998. године.

У потврду овога доље потписани прописно овлашћени од стране њихових цијењених Влада су потписали овај Споразум.

Урађено у два примјерка у *Sarajevu* дана *22.05.2016* на њемачком и енглеском језику, као и на службеним језицима Босне и Херцеговине (босанском, хрватском и српском), од којих су сви једнако вјеродостојни. У случају било којег неслагања у имплементацији, тумачењу или примјени, мјеродаван је текст на енглеском језику.

За Швајцарски Федерални

Савјет



За Савјет министара

Босне и Херцеговине



АНЕКС
РАСПОРЕД ЛИНИЈА

I. Линије на којима одређени авио-превозници Швајцарске могу обављати ваздушни превоз:

Тачке одласка	Међутачке	Тачке у Босни и Херцеговини	Тачке ван БиХ
Тачке у Швајцарској	Било које тачке у Европи	Било које тачке	Било које тачке у Европи

II. Линије на којима авио-превозници Босне и Херцеговине могу обављати зрачни превоз:

Тачке одласка	Међутачке	Тачке у Швајцарској	Тачке ван Швајцарске
Тачке у Босни и Херцеговини	Било које тачке у Европи	Било које тачке	Било које тачке у Европи

НАПОМЕНЕ:

Сваки одређени авио-превозник било које Уговорне стране може, на неком или свим летовима и по свом избору:

1. обављати летове у било којем или у оба правца;
2. комбиновати различите бројеве летова у оквиру рада једне летјелице;
3. услуживати тачке иза, међутачке и тачке ван и тачке на територијама Уговорних страна на линијама у било којој комбинацији и у било којем редоследу;
4. занемарити заустављање на било којој тачки или тачкама;
5. пренијети превоз са било које своје летјелице на било коју другу своју летјелицу на било којој тачки на линији; и
6. услуживати тачке иза било које тачке на својој територији са или без измјене летјелице или броја лета и може пружити и рекламирати јавности тај превоз;

без географског ограничавања или ограничавања по питању смјера и без губитка било којег права да обавља превоз који је допустив према овом Споразуму; под условом да превоз опслужује тачке на територији Уговорне стране која је одредила авио-превозника.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

**Accord
entre le Conseil fédéral suisse et
le Conseil des Ministres de Bosnie et Herzégovine
relatif aux services aériens réguliers**

Le Conseil fédéral suisse

et

le Conseil des Ministres de Bosnie et Herzégovine

(ci-après «les Parties contractantes»);

Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales;

Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,

Reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs une tarification et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans les services aériens internationaux, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile; et

En tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

- a. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements soient applicables pour les deux Parties contractantes;
 - b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne la Bosnie et Herzégovine, le ministère des Communications et des Transports, la direction de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
 - c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises que l'une des Parties contractantes a désignées, conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
 - d. l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport des passagers, de marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison;
 - e. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
 - f. l'expression «territoire», se rapportant à un État, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
 - g. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport du courrier.
2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées par chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
 - a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
 - b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
 - c. du droit d'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante;

- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance des points sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.
3. Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, leur bagage, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette Partie contractante.
4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant provisoirement ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Art. 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.
2. Aucune Partie contractante ne restreint le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire de l'une des Parties contractantes et les territoires de pays tiers.
3. Chaque Partie contractante autorise les entreprises désignées à déterminer les fréquences et les capacités sur les services aériens internationaux qu'elle offre sur la base des considérations commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, les fréquences, le nombre de destinations ou la régularité des services, le type ou les types d'aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales, à des conditions identiques et conformes à l'art. 15 de la Convention.

Art. 4 Application des lois et règlements

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les lois et règlements régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par les passagers, membres d'équipage ou le fret des entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou par quiconque agissant en leur nom.

3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation mentionnées au présent article.

Art. 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des al. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaires.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de respecter les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises ont le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

Art. 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation, de suspendre ou de limiter l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

- a. lesdites entreprises n'apportent pas la preuve qu'elles ont le siège principal de leur exploitation sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par cette dernière Partie contractante, ou si
- b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si
- c. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions à la législation et à la réglementation.

Art. 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et de tout autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation auxquels les Parties contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze

(15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Art. 8 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens convenus visés dans le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et qui sont encore en vigueur, à condition que les conditions d'obtention de ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante peut se réserver cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, la validité des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour leurs propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou un pays tiers.

3. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les entreprises désignées d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

- a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

- b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Art. 9 Exonération des droits et impôts

1. À l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou impôts, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et impôts à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- b. les pièces détachées (y compris les moteurs) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante as-

surant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;

- d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.
3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.
 4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie contractante.

Art. 10 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, avec la défense de l'intégrité des frontières, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique et s'il s'agit de mesures de contrôle de l'immigration. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Art. 11 Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur des principes de saine économie.
2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.
3. Chaque Partie contractante favorise les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de taxes sur son territoire et les entreprises désignées utilisant les services et les équipements, et encourage ces autorités ou ces organes et ces entreprises désignées à échanger les informations requises pour permettre d'examiner avec précision le caractère raisonnable des redevances en conformité avec les principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les

autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

Art. 12 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Art. 13 Location

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 7 (Sûreté) et 8 (Sécurité de l'aviation).

2. Sous réserve de l'al. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Art. 14 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées ont le droit de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Art. 15 Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:

- a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
- c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'appui gouvernementaux directs ou indirects.

3. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

Art. 16 Approbation des horaires

1. Chaque Partie contractante peut demander aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, qu'elles notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les horaires envisagés au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Il en sera de même pour toute modification de cet horaire.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Art. 17 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

Art. 18 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Art. 19 Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, pourra être soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage.
2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un président qui sera ressortissant d'un État tiers. Si, dans un délai de deux (2) mois après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.
3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.
4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du présent article.

Art. 20 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
2. Des modifications à l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles seront d'application provisoire à partir de la date où elles ont été agréées et elles entreront en vigueur dès leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 21 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractante avant la fin de cette période.
3. À défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Art. 22 Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 23 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront notifiées par un échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités légales concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Conseil des Ministres de la Bosnie et Herzégovine relatif au trafic aérien de lignes conclu le 6 mars 1998.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Sarajevo en double exemplaire le 22 septembre 2015 en langues allemande, dans les langues officielles de la Bosnie et Herzégovine (bosniaque, croate et serbe) et en langue anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Heinrich Maurer

Pour le
Conseil des Ministres de Bosnie et
Herzégovine:
Slavko Malanović

Tableaux de routes

Tableau de routes I

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Bosnie et Herzégovine	Points au-delà de la Bosnie et Herzégovine
Points en Suisse	Tous points en Europe	Tous points	Tous points en Europe

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Bosnie et Herzégovine peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Bosnie et Herzégovine	Tous points en Europe	Tous points	Tous points en Europe

Notes:

Chaque entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix:

1. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
2. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;
3. desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points intermédiaires et des points ultérieurs sur le territoire des Parties contractantes;
4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
5. transférer du trafic de l'un de leurs aéronefs sur un autre de leurs aéronefs en tout point des routes; et
6. desservir des points antérieurs à tout point de leur territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol ainsi qu'offrir et annoncer ces services au public comme des services directs;

sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; sous réserve que le service desserve un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises.