

Z A K O N

O POTVRĐIVANJU SPORAZUMA IZMEĐU VLADE REPUBLIKE SRBIJE I VLADE REPUBLIKE HRVATSKE O PRENOSU NADLEŽNOSTI ZA PRUŽANJE USLUGA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

Član 1.

Potvrđuje se Sporazum između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Hrvatske o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, sačinjen u Beogradu 17. decembra 2014. godine, u originalu na engleskom jeziku.

Član 2.

Tekst Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Hrvatske o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u originalu na engleskom jeziku i prevodu na srpski jezik glasi:

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SERBIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA
ON THE DELEGATION OF THE RESPONSIBILITY
FOR THE PROVISION OF AIR TRAFFIC SERVICES**

The Government of the Republic of Serbia and the Government of the Republic of Croatia (hereinafter: "the Contracting Parties")

Desiring to facilitate the safe conduct of international flight operations across their common State boundaries in the interests of the airspace users and their passengers;

For the purpose of promoting air traffic services relations between the Contracting Parties for their mutual benefit;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944 and desiring to conclude an agreement for the purpose of providing Air Traffic Services according to the international Standards and Recommended Practices set out in Annex 11 to the Chicago Convention, across and beyond their respective territories;

Referring to the ECAC Institutional Strategy for ATM in Europe and the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended, which was opened for signature on 27 June 1997 (the revised Convention);

Desiring to conclude an agreement for the purpose of providing Air Traffic Services according to the Single European Sky legislation so that its objectives can be achieved and airspace users may benefit from its implementation;

Referring to the Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council on the provision of air navigation services in the Single European Sky, as amended and in particular Article 2(4) stipulating that "National supervisory authorities shall make appropriate arrangements for close cooperation with each other to ensure adequate supervision of air navigation service providers holding a valid certificate from one Member State that also provide services relating to the airspace falling under the responsibility of another Member State. Such cooperation shall include arrangements for the handling of cases involving non-compliance with the applicable common requirements set out in Article 6 or conditions set out in Annex II". While not yet a member of the European Union the Republic of Serbia, as a European Union candidate country, is applying the said regulation as per its obligations under the Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the Former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area;

Recognising that the conclusion of an agreement between States regarding the delegation of the responsibility for the provision of air traffic services shall not

prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory or the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace;

Recognising, that the aim of this Agreement is to address legal and institutional aspects of the delegation of the responsibility for the provision of air traffic services in accordance with Appendix 1 and Appendix 2 to this Agreement;

Have agreed as follows:

Article 1

OBJECTIVE

The objective of this Agreement is to define the rights and obligations of the Contracting Parties related to:

- a) delegation of the responsibility for the provision of air traffic services over a portion of airspace of the Republic of Serbia, as defined in Appendix 1 to this Agreement according to the provision set forth in Annex 11 of Chicago Convention, applicable European Union legislation and the terms of this Agreement;
- b) delegation of the responsibility for the provision of air traffic services over a portion of airspace of Republic of Croatia, as defined in Appendix 2 to this Agreement according to the provision set forth in Annex 11 of Chicago Convention, applicable European Union legislation and the terms of this Agreement.

Article 2

DEFINITIONS

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

1. "Agreement" means this Agreement, its Appendices and any amendments thereto.
2. "Air Traffic Service (ATS)" as a generic term includes flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service provided by the Contracting Parties.
3. "Air Navigation Service Provider (ANSP)" means any public or private entity providing air navigation services for general air traffic.
4. "Air Navigation Service Provider concerned" means an appropriate entity designated by the Contracting Party to provide Air Traffic Services, namely:
 - for the Republic of Serbia: Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA LLC (hereinafter: SMATSA)
 - for the Republic of Croatia: Croatia Control Ltd. (hereinafter: CCL).
5. "Airspace Management (ASM)" means a planning function with the primary objective of maximising the utilisation of available airspace by dynamic time-sharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of users based on short-term needs.
6. "Air Traffic Flow Management (ATFM)" means the regulation of air traffic in order to avoid exceeding airport or [air traffic control](#) capacity in handling traffic, and to ensure that available capacity is used efficiently.
7. "Alerting Service" means a service provided to notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

8. "ATS Unit" means a generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre, aerodrome flight information service unit or air traffic services reporting office.
9. "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944 and includes:
 - any amendment thereof that has been ratified by both Contracting Parties and has entered into force under Article 94a of the Convention, and
 - any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as the international Standards referred to in Article 37 of the Convention in such Annex or amendment are at any given time effective for both Contracting Parties.
10. "Certifying NSA" means, with respect to a particular ANSP, the national supervisory authority (NSA), nominated or established by particular Contracting Party, that has certified that ANSP, namely:
 - the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia (hereinafter: RSCAD), that has certified SMATSA;
 - the Croatian Civil Aviation Agency (hereinafter: CCAA), that has certified CCL.
11. "Delegation of air traffic services" means the delegation from one State (the Delegating State) to another State (the Providing State) of the responsibility for providing air traffic services in a portion of airspace extending over the territories of the former.
12. "Delegating State" means the State which delegates to another State the responsibility for the provision of air traffic services in the portion of the airspace above its territory, as follows:
 - the Republic of Serbia in the cases described in the Appendix 1 to this Agreement;
 - the Republic of Croatia in the cases described in Appendix 2 to this Agreement.
13. "GAT" or General Air Traffic means flights conducted in accordance with the rules and provisions of the International Civil Aviation Organization.
14. "MoT" – Ministry in charge of civil aviation.
15. "Providing State" means the State whose designated ANSP is responsible for the provision of air traffic services, as follows:
 - the Republic of Serbia, over a portion of airspace defined in Appendix 1 to this Agreement;
 - the Republic of Croatia, over a portion of airspace defined in Appendix 2 to this Agreement.
16. "OAT" or Operational Air Traffic means flights which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by the appropriate authorities.
17. "Territorial NSA" means, with respect to a particular portion of airspace, the national supervisory authority (NSA) nominated or established by particular Contracting Party, that has responsibility for supervision of the Air Traffic Management and Air Navigation Services provision over that portion of airspace, namely:

- RSCAD, that has responsibility over a portion of airspace defined in Appendix 1 to this Agreement;
 - CCAA, that has responsibility over a portion of airspace defined in Appendix 2 to this Agreement.
18. "Territory" in relation to a State, has the meaning specified in Article 2 of the Chicago Convention.
 19. "ICAO" means International Civil Aviation Organization. ICAO is a specialized UN agency, established in 1944 in order to promote safe and orderly development of international civil aviation in the whole world. ICAO sets standards and recommended practices necessary, among other, for the safety of air traffic, security of air traffic and environment protection in the aviation field.
 20. "FIR" (flight information region) means a specified region of airspace in which a flight information service and an alerting service are provided.

Unless stated otherwise or the context otherwise requires, other terms and expressions used in this Agreement shall be construed in accordance with their use and interpretation in the relevant European Union legislation adopted on the basis of the Treaty on the Functioning of the European Union and on the basis of the Convention on International Civil Aviation.

Article 3

SOVEREIGNTY

The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the States of the Contracting Parties sovereignty over the airspace above their territories or their rights and obligations under the Chicago Convention and other instruments of international law.

Article 4

AUTHORISATION TO ANSPs

The Contracting Parties agree that the responsibility for the provision of air traffic services, over a portion of the airspace defined in Appendix 1 to this Agreement, shall be transferred from SMATSA to CCL, according to the terms of Annex 11 to the Chicago Convention, applicable European Union legislation and this Agreement.

The Contracting Parties agree that the responsibility for the provision air traffic services, over a portion of the airspace defined in Appendix 2 to this Agreement, shall be transferred from CCL to SMATSA, according to the terms of Annex 11 to the Chicago Convention, applicable European Union legislation and this Agreement.

Contracting Parties hereby agree that SMATSA and CCL may add, modify or amend the Appendices to this Agreement with prior written approval of respective MoTs of Contracting Parties. The Contracting Parties shall ensure the continuous entirety and integrity of the Agreement.

Article 5

LETTERS OF AGREEMENT

Contracting Parties hereby authorise SMATSA and CCL to negotiate and conclude additional Letters of Agreements containing the specific operational and technical aspects related to these matters. These agreements shall be based on this

Agreement and its Appendices. In such cases SMATSA and CCL shall inform respective MoTs of the Contracting Parties in writing.

The operational and technical information pertinent to the transfer of responsibility for the provision air traffic services defined in Article 4 of this Agreement shall be exchanged in writing, between the respective ANSPs taking into account the ICAO Standards and Recommended Practices, EU and national legislation in force, as well as local circumstances.

These Letters of Agreement shall define and specify the rules and procedures to be applied in accordance with the provisions of this Agreement and shall follow the structure of the EUROCONTROL Common Format Letter of Agreement.

Article 6

APPLICATION OF RULES AND PROCEDURES

Contracting Parties agree that the rules and procedures pertaining to the provision of air traffic services in the Providing State shall apply when providing air traffic services in a portion of the airspace of the Delegating State defined in Appendix 1 and Appendix 2 to this Agreement.

Contracting Parties may agree, however, that certain rules and procedures of the Delegating States pertaining to the provision of air traffic services will remain applicable in the airspace concerned.

Article 7

SUPERVISION

Contracting Parties agree that the Certifying NSA shall carry out all supervision and safety oversight in respect of the provision of air traffic services in the portion of the airspace defined in Appendix 1 and Appendix 2 to this Agreement.

The Contracting Parties shall ensure that a written NSA Co-operation Agreement is concluded providing for the detailed conditions of the exercise of the rights and obligations of their NSAs under this Article and for the exchange and dissemination of safety-related and other relevant information.

Article 8

LICENSING AND TRAINING

The Contracting Parties agree that an air traffic controller licence issued by one Contracting Party, if issued in compliance with the applicable European Union legislation, is valid for the provision of air traffic services in the portion of the airspace of the other State of the Contracting Party within which the responsibility for the provision of air traffic services is delegated under the terms of this Agreement.

Training of air traffic services personnel of one Contracting Party, providing air traffic services in the portion of airspace of the other State of the Contracting Party, shall include the requirements pertaining to the airspace concerned.

Article 9

AIRSPACE MANAGEMENT

Contracting Parties agree that Airspace Management in the portion of airspace described in Appendix 1 and Appendix 2 to this Agreement, shall be coordinated and implemented jointly by them, coordinated, in full respect of operational requirements and international obligations, standards and recommended practices.

Article 10**FINANCIAL ARRANGEMENTS**

Each Contracting Party shall bear the costs of any activity performed by it under this Agreement, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 11**LIABILITY**

The Providing State shall be liable for the damage caused by its wilful misconduct and gross negligence, or that of its agents or of any other person acting on its behalf, under the provisions of this Agreement.

Claims against the Providing State, its agents or any other person acting on its behalf shall be made in the courts, and subject to the law of the Providing State.

The Delegating State may bring an action against the Providing State to recover any compensation or costs paid or incurred as a result of loss or damage caused by the negligence of the Providing State, its agents or any other person acting on its behalf, while applying the provisions of this Agreement. The action shall be brought in the courts, and subject to the law of the Providing State.

Article 12**STATE AIRCRAFT**

State Aircraft other than those of the Delegating State may not enter that portion of airspace where the responsibility for the provision of air traffic services has been delegated without prior Diplomatic Clearance or special permission from the Delegating State.

For State aircraft operating as GAT the same rules and procedures are to be applied as for the other GAT but where necessary, special procedures should be established to permit their access to the airspace.

State aircraft operating as OAT shall be subject to prior coordination between ANSPs subject to Letters of Agreement.

Article 13**COORDINATION AND CONTINGENCY PROCEDURES FOR
MILITARY AND OTHER REASONS**

The ANSPs shall coordinate current flight plans and other data concerning the flights in the airspace where the responsibility for the provision of air traffic services has been delegated.

Letters of Agreement shall be supplemented by coordination and contingency procedures established by the ANSPs concerned, subject to prior coordination with appropriate military Authorities.

Article 14**PUBLICATION**

Contracting Parties shall agree upon the content of, and publish all relevant information regarding the portion of airspace defined in Appendix 1 and Appendix 2 to this Agreement, where the responsibility for the provision of air traffic services has been delegated, in their Aeronautical Information Package as defined in Annex 15 to the Chicago Convention.

Article 15

INVESTIGATION OF ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS

Contracting Parties shall institute an inquiry into the circumstances of accidents or serious incidents occurring in its territory.

At its request, the Delegating State shall be provided with the necessary materials from the ANSP of the Providing State (e.g. radar data recordings, tape transcriptions, etc.) in order to enable it to conduct an inquiry into an accident or serious incident occurring in the Delegating State's territory.

The Providing State shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the Delegating State shall communicate the report and findings of the inquiry to that State.

Article 16

DISPUTE RESOLUTION

Any dispute between the Contracting Parties as to the interpretation or application of this Agreement, including its existence, validity or termination and financial repercussions, shall be settled through negotiations between the Contracting Parties. If a dispute cannot be settled through negotiations within six months from the date of any Contracting Parties written request to hold such negotiations, any Contracting Party may submit the dispute to final and binding arbitration in accordance with the Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between Two States.

The number of arbitrators shall be three. If within sixty days after the date of the receipt of the notice of arbitration the Contracting Parties have not agreed on the three arbitrators, any Contracting Party may request the Secretary-General of the Permanent Court of Arbitration to appoint the arbitrators. Contracting Parties share the costs of the arbitral tribunal equally.

The language to be used in the arbitral proceedings shall be English. The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.

Article 17

TERMINATION AND SUSPENSION

This Agreement may be terminated by either Contracting Party by written notice to the other Contracting Party, through diplomatic channels.

The termination shall become effective one (1) year after the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

In the event of war, during a period of emergency or in the interest of public safety, or in other exceptional circumstances, each Contracting Party has the right to suspend or terminate the Agreement with immediate effect, and shall notify the other Contracting Party accordingly.

The Letters of Agreement referred to in Article 5 shall contain provisions regarding their suspension and termination.

Article 18

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last written notification by which the Contracting Parties notify each other through

diplomatic channels that their respective internal legal requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

This Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature.

Article 19

APPENDICES TO THE AGREEMENT

The provisions contained in the Appendices to this Agreement shall form an integral part thereof.

The provisions contained in the Appendices to this Agreement may be amended under the terms set out in Article 4 of this Agreement.

Article 20

AMENDMENTS

If a Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Any amendments agreed by the Contracting Parties shall be in written form and shall enter into force in accordance with the provision of Article 18 paragraph 1 of this Agreement.

Amendments to the related Letters of Agreement may be jointly determined by direct agreement between appropriate ANSPs of the Contracting Parties in written form.

Article 21

TRANSITIONAL MEASURES FOR AGREEMENTS IN FORCE

Agreements between the respective ANSPs of the Contracting Parties which are in force on the date of entry into force of this Agreement shall be assessed for possible revision in accordance with the provisions set out in this Agreement. The assessment itself shall not prevent the continuity of the existing Agreements.

Article 22

ICAO REGISTRATION

This Agreement and any of its amendments shall be registered with ICAO, in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Belgrade on this 17th day of December 2014 in the English language.

For the Government of the Republic of Serbia **For the Government of the Republic of Croatia**

Professor Zorana Mihajlović, PhD
Deputy Prime Minister and Minister for
Construction, Transport and
Infrastructure

Siniša Hajdaš Dončić, PhD
Minister of Maritime Affairs, Transport
and Infrastructure

Appendix 1**Designated portion of the airspace of the Republic of Serbia for the delegation of the responsibility for the provision of air traffic services****Article 1****AIRSPACE**

Within the airspace of the Republic of Serbia from 1500 feet to 4000 feet MSL, the responsibility for the provision of air traffic services is delegated to CCL in the airspace east of administrative line between the Republic of Serbia and the Republic of Croatia horizontally defined by the following coordinates:

Point A	453312.0N;0185608.0E
Point B	453337.0N;0190205.0E
Point C	453147.0N;0190747.0E
Point D	452930.0N;0190957.0E
Point E	452408.0N;0191106.0E
Point F	451721.0N;0190724.0E

Article 2**ATS ROUTES**

The provision of air traffic services shall be based on a network of ATS routes published in appropriate Aeronautical Information Packages and applicable from the date of implementation of this Agreement.

SMATSA and CCL agree that the establishment, modification, revocation and closure of ATS routes, associated with the airspace described in Article 1 of this Appendix, shall be carried out mutually and coordinated, with full respect to operational requirements, international standards and recommended practices.

Article 3**ALERTING SERVICE**

CCL, as the air traffic services provider in the airspace defined in Article 1 this Appendix, shall implement alerting service (ALR) activities in accordance with ICAO standards and recommended practices, and all available information about the aircraft in danger shall regularly submit to the Rescue Coordination Centre (RCC Serbia), which is responsible for search and rescue coordination in the airspace concerned.

SMATSA is required, before the application of this Agreement starts, to provide CCL with all relevant information about the RCC Serbia that is important for mutual coordination.

Appendix 2**Designated portion of the airspace of the Republic of Croatia for the delegation of the responsibility for the provision of air traffic services****Article 1****AIRSPACE**

Within the airspace of the Republic of Croatia from 7000 feet MSL to FL205, the responsibility for the provision of air traffic services is delegated to SMATSA in the airspace west of administrative line between the Republic of Serbia and the Republic of Croatia horizontally defined by the following coordinates:

Point A	452035.0N;0190316.0E
Point B	450736.0N;0190439.0E

Article 2**ATS ROUTES**

The provision of air traffic services shall be based on a network of ATS routes published in appropriate Aeronautical Information Packages and applicable from the date of implementation of this Agreement.

SMATSA and CCL agree that the establishment, modification, revocation and closure of ATS routes, associated with the airspace described in Article 1 of this Appendix, shall be carried out mutually and coordinated, with full respect to operational requirements, international standards and recommended practices.

Article 3**ALERTING SERVICE**

SMATSA, as the air traffic services provider in the airspace defined in Article 1 this Appendix, shall implement alerting service (ALR) activities in accordance with ICAO standards and recommended practices, and all available information about the aircraft in danger shall regularly submit to the responsible Rescue Coordination Centre (RCC Croatia), which is responsible for search and rescue coordination in the airspace concerned.

CCL is required, before the application of this Agreement starts, to provide SMATSA with all relevant information about the RCC Croatia that is important for mutual coordination.

**SPORAZUM IZMEĐU
VLADE REPUBLIKE SRBIJE
I
VLADE REPUBLIKE HRVATSKE
O PRENOSU NADLEŽNOSTI ZA PRUŽANJE USLUGA U
VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU**

Vlada Republike Srbije i Vlada Republike Hrvatske (u daljem tekstu: „ugovorne strane”)

U želji da olakšaju bezbedno obavljanje međunarodnih letova preko njihovih zajedničkih državnih granica u interesu korisnika vazdušnog prostora i njihovih putnika;

Za potrebe podsticanja odnosa u pružanju usluga u vazdušnom saobraćaju između ugovornih strana na obostranu korist;

Imajući u vidu da su strane potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje 7. decembra 1944. godine u Čikagu i u želji da zaključe sporazum u svrhu pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenim praksama utvrđenim u Aneksu 11 uz Čikašku konvenciju, preko njihovih teritorija i dalje;

Pozivajući se na Institucionalnu strategiju Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (ECAC) za upravljanje vazdušnim saobraćajem u Evropi (ATM) i Protokol kojim se konsoliduje Međunarodna konvencija o saradnji u oblasti bezbednosti vazdušne plovitve EVROKONTROL od 13. decembra 1960. godine, više puta izmenjena, koja je otvorena za potpisivanje 27. juna 1997. godine (revidirana Konvencija);

U želji da zaključe sporazum za potrebe pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju u skladu sa regulativom Jedinštenog evropskog neba tako da se mogu postići njegovi ciljevi, a korisnici vazdušnog prostora mogu iskoristiti pogodnosti njegovog sprovođenja;

Pozivajući se na Uredbu (EZ) br. 550/2004 Evropskog parlamenta i Saveta o pružanju usluga u vazdušnoj plovitvi u okviru Jedinštenog evropskog neba, sa izmenama i dopunama, a posebno na član 2. stav 4. u kojem se navodi da „Nacionalna nadzorna tela blisko sarađuju kako bi obezbedila odgovarajući nadzor nad pružaocima usluga u vazdušnoj plovitvi koji imaju važeći sertifikat koji je izdala jedna država članica, a pružaju usluge i u vazdušnom prostoru koji je u nadležnosti druge države članice. Takva saradnja podrazumeva aranžmane za rešavanje slučajeva neusaglašenosti sa primenjivim Zajedničkim zahtevima koji su utvrđeni u članu 6. ili sa uslovima utvrđenim u Aneksu II”. Iako još uvek nije članica Evropske unije, Republika Srbija, kao zemlja kandidat za članstvo u Evropskoj uniji, primenjuje gorenavedenu uredbu prema svojim obavezama u okviru Multilateralnog sporazuma između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Islanda, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja;

Prihvatajući da zaključivanje sporazuma između država u pogledu prenosa nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju ne dovodi u pitanje načelo da svaka država ima potpun i isključivi suverenitet nad vazdušnim prostorom iznad

svoje teritorije niti nadležnost svake države da sprovodi svoja ovlašćenja u pogledu obezbeđivanja i odbrane unutar nacionalnog vazdušnog prostora;

Prihvatajući da je cilj ovog sporazuma sagledavanje pravnih i institucionalnih aspekata prenosa nadežnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u skladu sa Dodatkom 1 i Dodatkom 2 uz ovaj Sporazum;

Sporazumele su se o sledećem:

Član 1.

PREDMET

Predmet ovog sporazuma je definisanje prava i obaveza ugovornih strana u pogledu:

- a) prenosa nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju preko dela vazdušnog prostora Republike Srbije, kako je definisano u Dodatku 1 uz ovaj sporazum u skladu sa odredbom utvrđenom u Aneksu 11 Čikaške konvencije, primenljivim zakonodavstvom Evropske unije i uslovima i odredbama ovog sporazuma;
- b) prenosa nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju preko dela vazdušnog prostora Republike Hrvatske, kako je definisano u Dodatku 2 uz ovaj sporazum u skladu sa odredbom utvrđenom u Aneksu 11 Čikaške konvencije, primenljivim zakonodavstvom Evropske unije i uslovima i odredbama ovog sporazuma.

Član 2.

DEFINICIJE

Za potrebe ovog sporazuma, osim ako nije drugačije navedeno, izraz:

1. „Sporazum” označava ovaj sporazum, njegove dodatke i sve izmene istih.
2. „usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS - Air Traffic Service)” kao generički izraz uključuje uslugu informisanja vazduhoplova u letu, uslugu uzbunjivanja, savetodavne usluge u vazdušnom saobraćaju, uslugu kontrole letenja koje pružaju ugovorne strane.
3. „pružalac usluge u vazdušnoj plovodbi (ANSP - Air Navigation Service Provider)” označava svaki javnopravni ili privatnopravni subjekt koji pruža usluge u vazdušnoj plovodbi za potrebe obavljanja opšteg vazdušnog saobraćaja.
4. „odgovarajući pružalac usluge u vazdušnoj plovodbi” označava odgovarajućeg subjekta kojeg su ugovorne strane odredile da pruža usluge u vazdušnom saobraćaju, naime:
 - za Republiku Srbiju: Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o. (u daljem tekstu: SMATSA)
 - za Republiku Hrvatsku: Hrvatska kontrola zračne plovodbe d.o.o. (u daljem tekstu: HKZP).
5. „Upravljanje vazdušnim prostorom (ASM - Airspace Management)” označava funkciju planiranja sa primarnim ciljem poboljšano korišćenja dostupnog vazdušnog prostora dinamičkom raspodelom vremena i, povremeno, razdvajanje vazdušnog prostora između različitih kategorija korisnika na osnovu kratkoročnih potreba.
6. „upravljanje tokom vazdušnog saobraćaja (ATFM - Air Traffic Flow Management)” označava regulisanje vazdušnog saobraćaja kako bi se izbeglo prekoračivanje

kapaciteta aerodroma ili kontrole letenja pri upravljanju saobraćajem, i kako bi se omogućilo efikasno korišćenje dostupnog kapaciteta.

7. „usluga uzbunjivanja” označava uslugu obaveštavanja odgovarajućih organizacija o vazduhoplovima koje je potrebno pronaći i pružiti im pomoć, kao i pružanja pomoći tim organizacijama, po potrebi.
8. „ATS jedinica” označava generički izraz koji se može odnositi na jedinicu kontrole letenja, centar za informisanje vazduhoplova u letu, službu aerodromskog informisanja u letu ili prijavni biro za usluge u vazdušnom saobraćaju.
9. „Čikaška konvencija” označava Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, otvorenu za potpisivanje 7. decembra 1944. godine u Čikagu, i obuhvata:
 - svaku njenu izmenu koju su ratifikovale obe ugovorne strane i koja je stupila na snagu prema članu 94a Konvencije, i
 - sve Aneксе ili svaku izmenu Aneksa usvojenu prema članu 90. Konvencije, u meri u kojoj su međunarodni standardi iz člana 37. Konvencije u takvom Aneksu ili izmeni u bilo kojem trenutku na snazi u obe ugovorne strane.
10. „Sertifikacioni NNT“ označava, u pogledu određenog ANSP-a, nacionalno nadzorno telo (NNT) koje je imenovala ili osnovala određena ugovorna strana, a koje je sertifikovalo taj ANSP, naime:
 - Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: RSDCV), koji je sertifikovao SMATSA;
 - Hrvatska agencija za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: HACV) koja je sertifikovala HKZP.
11. „Prenos usluga u vazdušnom saobraćaju” označava prenos nadležnosti sa jedne države (delegirajuća država) na drugu državu (država pružalac) za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora koji se proteže preko teritorija delegirajuće države.
12. „delegirajuća država” označava državu koja prenosi drugoj državi nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora iznad njene teritorije, kako sledi:
 - Republika Srbija u slučajevima koji su opisani u Dodatku 1 uz ovaj sporazum;
 - Republika Hrvatska u slučajevima koji su opisani u Dodatku 2 uz ovaj sporazum.
13. „GAT” - (General Air Traffic) ili opšti vazdušni saobraćaj označava letove koji se obavljaju u skladu sa pravilima i propisima Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva.
14. „MS” - Ministarstvo zaduženo za civilno vazduhoplovstvo.
15. „država pružalac” označava državu čiji je određeni ANSP odgovoran za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, kako sledi:
 - Republika Srbija, preko dela vazdušnog prostora definisanog u Dodatku 1 uz ovaj sporazum;
 - Republika Hrvatska, preko dela vazdušnog prostora definisanog u Dodatku 2 uz ovaj sporazum.

16. „OAT” - (Operational Air Traffic) ili operativni vazdušni saobraćaj označava letove koji nisu u skladu sa odredbama navedenim za OVS i za koje su pravila i postupke definisali odgovarajući organi.
17. „Teritorijalni NNT” označava, u pogledu određenog dela vazdušnog prostora, nacionalno nadzorno telo (NNT) koje je imenovala ili osnovala konkretna ugovorna strana, koje je nadležno za nadzor nad upravljanjem vazdušnim saobraćajem i nadzor nad pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi u tom delu vazdušnog prostora, naime:
 - RSDCV, koji je nadležan za deo vazdušnog prostora koji je definisan u Dodatku 1 uz ovaj sporazum;
 - HACV, koji je nadležan za deo vazdušnog prostora koji je definisan u Dodatku 2 uz ovaj sporazum.
18. „Teritorija” u odnosu na državu ima značenje definisano u članu 2. Čikaške konvencije.
19. „ICAO” označava Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva. ICAO je specijalizovana agencija UN-a, osnovana 1944. godine radi podsticanja bezbednog i neometanog razvoja međunarodnog civilnog vazduhoplovstva u celom svetu. ICAO utvrđuje standarde i preporučene prakse koji su, između ostalog, neophodni za bezbednost i obezbeđivanje vazdušnog saobraćaja, i zaštitu životne sredine u oblasti vazduhoplovstva.
20. „FIR” (Flight Information Region - oblast informisanja u letu) označava određenu oblast vazdušnog prostora u kojoj se pružaju usluge obaveštavanja u letu i usluge uzbunjivanja.

Osim ako nije drugačije navedeno ili ako se u određenom kontekstu ne zahteva drugačije, drugi izrazi i pojmovi korišćeni u ovom sporazumu tumače se u skladu sa njihovom upotrebom i tumačenjem u relevantnom zakonodavstvu Evropske unije donetom na osnovu Ugovora o funkcionisanju Evropske unije i na osnovu Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.

Član 3.

SUVERENITET

Odredbe ovog Sporazuma ne dovode u pitanje suverenitet država ugovornih strana nad vazdušnim prostorom iznad njihovih teritorija ili njihova prava i obaveze shodno Čikaškoj konvenciji i drugim instrumentima međunarodnog prava.

Član 4.

OVLAŠĆENJE ZA ANSP

Ugovorne strane su saglasne da se nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, preko dela vazdušnog prostora definisanog u Dodatku 1 uz ovaj Sporazum, prenese sa SMATSA na HKZP, u skladu sa uslovima i odredbama iz Aneksa 11 uz Čikašku konvenciju, primenljivim zakonodavstvom Evropske unije i ovim sporazumom.

Ugovorne strane su saglasne da se nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, preko dela vazdušnog prostora definisanog u Dodatku 2 uz ovaj Sporazum, prenese sa HKZP na SMATSA, u skladu sa uslovima i odredbama iz Aneksa 11 uz Čikašku konvenciju, primenljivim zakonodavstvom Evropske unije i ovim sporazumom.

Ugovorne strane su ovim putem saglasne da SMATSA i HKZP mogu da dodaju, modifikuju ili menjaju Dodatke uz ovaj Sporazum uz prethodno pisano

odobrenje relevantnih MS ugovornih strana. Ugovorne strane obezbeđuju kontinuiranu celovitost i integritet Sporazuma.

Član 5.

PISMA O DOGOVORU

Ugovorne strane ovim putem ovlašćuju SMATSA i HKZP da pregovaraju i zaključe dodatna Pisma o dogovoru koja sadrže određene operativne i tehničke aspekte u vezi sa ovim pitanjima. Ti dogovori moraju biti zasnovani na ovom sporazumu i njegovim Dodacima. U tom slučaju, SMATSA i HKZP pisanim putem obaveštavaju relevantna MS Ugovornih strana.

Operativni i tehnički podaci koji se odnose na prenos nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju iz člana 4. ovog Sporazuma razmenjuju se pisanim putem između relevantnih ANSP, uzimajući u obzir ICAO standarde i preporučene prakse, važeće EU i nacionalno zakonodavstvo, kao i lokalne okolnosti.

Pismima o dogovoru definišu se i preciziraju pravila i postupci koji se primenjuju u skladu sa odredbama ovog sporazuma i ona prate strukturu opšteprihvaćenog formata EVROKONTROL Pisma o dogovoru.

Član 6.

PRIMENA PRAVILA I POSTUPAKA

Ugovorne strane su saglasne da se pravila i postupci koji se odnose na pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u Državi pružaocu primenjuju pri pružanju usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora Delegirajuće države koji je definisan u Dodatku 1 i Dodatku 2 uz ovaj Sporazum.

Ugovorne strane se mogu saglasiti da se izvesna pravila i postupci Delegirajuće države, koji se odnose na pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, i dalje primenjuju u odnosnom vazdušnom prostoru.

Član 7.

NADZOR

Ugovorne strane su saglasne da Sertifikaciono NNT sprovodi celokupan nadzor i bezbednosni nadzor u pogledu pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora koji je definisan u Dodatku 1 i Dodatku 2 uz ovaj Sporazum.

Ugovorne strane obezbeđuju zaključivanje pisanog Sporazuma o saradnji između NNT u kojem se navode uslovi za ostvarivanje prava i obaveza njihovih NNT prema ovom članu i za razmenu i širenje bezbednosnih i drugih relevantnih informacija.

Član 8.

LICENCIRANJE I OBUKA

Ugovorne strane su saglasne da je licenca kontrolora letenja izdata od strane jedne ugovorne strane, ako je izdata u skladu sa primenljivim zakonodavstvom Evropske unije, validna za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora države druge ugovorne strane u okviru kojeg se nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju prenosi u skladu sa uslovima iz ovog sporazuma.

Obuka namenjena osoblju za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju jedne ugovorne strane, koje pruža usluge u vazdušnom saobraćaju u delu vazdušnog prostora države druge ugovorne strane, sadrži zahteve u vezi sa odnosnim vazdušnim prostorom.

Član 9.**UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM**

Ugovorne strane su saglasne da će zajednički, u koordinaciji, usklađivati i sprovesti postupak upravljanja vazdušnim prostorom u delu vazdušnog prostora koji je opisan u Dodatku 1 i Dodatku 2 uz ovaj Sporazum, uz potpuno poštovanje operativnih zahteva i međunarodnih obaveza, standarda i preporučenih praksi.

Član 10.**FINANSIJSKI ARANŽMANI**

Svaka ugovorna strana snosi troškove bilo koje aktivnosti sprovedene u okviru ovog Sporazuma, osim ako se ugovorne strane ne dogovore drugačije.

Član 11.**ODGOVORNOST**

Država pružalac je odgovorna za štetu nastalu usled njenog voljnog nepostupanja i grubog nemara, ili za štetu njenih posrednika ili za štetu bilo kojeg lica koje postupa u njeno ime, shodno odredbama ovog Sporazuma.

Potraživanja od Države pružaoca, njenih posrednika ili bilo kojeg lica koje postupa u njeno ime, rešavaju se pred sudovima u skladu sa zakonom države pružaoca.

Delegirajuća država može podneti tužbu protiv države pružaoca kako bi dobila obeštećenje ili isplatu troškova koji su nastali kao rezultat gubitka ili štete nanete usled nemara države pružaoca, njenih posrednika ili bilo kojeg lica koje postupa u njeno ime, uz primenu odredaba ovog Sporazuma. Tužba se rešava pred sudovima u skladu sa zakonom države pružaoca.

Član 12.**DRŽAVNI VAZDUHOPLOVI**

Državni vazduhoplovi koji nisu vazduhoplovi delegirajuće države ne mogu, bez prethodnog diplomatskog odobrenja ili posebne dozvole Delegirajuće države, ući u onaj deo vazdušnog prostora u kojem je preneti nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju.

Na državne vazduhoplove koji saobraćaj obavljaju kao GAT, primenjuju se ista pravila i postupci kao i za ostali GAT, ali po potrebi treba utvrditi posebne procedure kojima se dozvoljava njihov pristup vazdušnom prostoru.

Državni vazduhoplovi koji saobraćaj obavljaju kao OAT predmet su prethodne koordinacije između oba ANSP, u skladu sa Pismima o dogovoru.

Član 13.**POSTUPCI ZA KOORDINACIJU I NEPREDVIĐENE SLUČAJEVE IZ VOJNIH I DRUGIH RAZLOGA**

ANSP koordinišu tekuće planove leta i druge podatke o letovima u vazdušnom prostoru u kojem je preneti nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju.

Pisma o dogovoru dopunjuju se postupcima za koordinaciju i nepredviđene slučajeve koje su uspostavili odnosni ANSP, u skladu sa prethodnom koordinacijom sa odgovarajućim vojnim organima.

Član 14.**OBJAVLJIVANJE**

Ugovorne strane saglašavaju se sa sadržajem i objavljuju sve relevantne informacije o delu vazdušnog prostora definisanog u Dodatku 1 i Dodatku 2 uz ovaj sporazum, u kojem je preneti nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, u svojim Vazduhoplovnim informativnim paketima, a kako se definiše u Aneksu 15 uz Čikašku konvenciju.

Član 15.**ISPITIVANJE UDESA ILI OZBILJNIH NEZGODA**

Ugovorne strane sprovode istraživanje okolnosti udesa ili ozbiljnih nezgoda koji su se desili na njihovoj teritoriji.

Na zahtev, delegirajuća država dobija neophodne materijale od ANSP države pružaoca (npr. zapise radarskih podataka, prepise traka, itd.) kako bi mogla da sprovede istražni postupak u vezi sa udesom ili ozbiljnom nezgodom, koji su se desili na teritoriji delegirajuće države.

Država pružalac ima mogućnost da imenuje posmatrače koji prisustvuju istražnom postupku a delegirajuća država ima obavezu da toj državi prosledi izveštaj i nalaze istražnih radnji.

Član 16.**REŠAVANJE SPOROVA**

Svaki spor između ugovornih strana u pogledu tumačenja ili primene ovog sporazuma, uključujući njegovo postojanje, punovažnost ili prestanak i finansijske reperkusije, rešavaju se pregovorima između ugovornih strana. Ukoliko spor ne može da se reši pregovorima ugovornih strana u roku od šest meseci od datuma kada je jedna od ugovornih strana podnela pisani zahtev za održavanje pregovora, bilo koja ugovorna strana može da uputi spor na konačnu i obavezujuću arbitražu u skladu sa Opcionim pravilima Stalnog arbitražnog suda za rešavanje sproveda između dve države.

Broj arbitara je tri. Ukoliko se u roku od šezdeset dana od dana prijema obaveštenja o arbitraži ugovorne strane ne dogovore oko tri arbitra, bilo koja ugovorna strana može da zahteva da Generalni sekretar Stalnog arbitražnog suda imenuje tri arbitra. Ugovorne strane dele troškove arbitražnog tribunala na podjednake delove.

Jezik koji se koristi u arbitražnom postupku je engleski jezik. Mesto arbitraže je Hag. Međunarodni biro Stalnog arbitražnog suda ima ulogu Registrara i ima obavezu da pruži administrativne usluge po nalogu Stalnog arbitražnog suda.

Član 17.**PRESTANAK VAŽENJA I SUSPENZIJA**

Bilo koja od ugovornih strana može raskinuti ovaj sporazum dostavljanjem pisanog obaveštenja drugoj ugovornoj strani, diplomatskim kanalima.

Prestanak važenja proizvodi pravno dejstvo jednu (1) godinu nakon što druga ugovorna strane primi takvo obaveštenje.

U slučaju rata, tokom perioda vanredne situacije ili u interesu javne bezbednosti, ili u drugim izuzetnim okolnostima, svaka ugovorna strana ima pravo da suspenduje ili raskine Sporazum sa trenutnim dejstvom, i u skladu sa tim obaveštava drugu ugovornu stranu.

Pisma o dogovoru iz člana 5. sadrže odredbe u pogledu njihove suspenzije i prestanka važenja.

Član 18.

STUPANJE NA SNAGU

Ovaj sporazum stupa na snagu datumom prijema poslednjeg pisanog obaveštenja u kojem se ugovorne strane putem diplomatskih kanala međusobno obaveštavaju da su ispunjeni njihovi odgovarajući unutrašnji zakonski zahtevi za stupanje na snagu ovog sporazuma.

Ovaj sporazum se privremeno primenjuje od datuma njegovog potpisivanja.

Član 19.

DODACI UZ SPORAZUM

Odredbe sadržane u Dodacima uz ovaj Sporazum čine njegov sastavni deo.

Odredbe sadržane u Dodacima uz ovaj sporazum mogu se izmeniti u skladu sa uslovima utvrđenim u članu 4. ovog sporazuma.

Član 20.

IZMENE

Ukoliko jedna ugovorna strana smatra da je poželjno izmeniti bilo koju odredbu ovog sporazuma, može zatražiti konsultacije sa drugom ugovornom stranom. Sve izmene oko kojih su se dogovorile ugovorne strane moraju biti u pisanom obliku i stupaju na snagu u skladu sa odredbom člana 18. stav 1. ovog sporazuma.

Ogovarajući ANSP direktnim dogovorom mogu zajednički utvrditi izmene u datim Pismima o dogovoru, u pisanom obliku.

Član 21.

PRELAZNE MERE ZA SPORAZUME NA SNAZI

Sporazumi između relevantnih ANSP ugovornih strana koji su na snazi na dan stupanja na snagu ovog sporazuma procenjuju se radi eventualne revizije, u skladu sa odredbama utvrđenim u ovom sporazumu. Sama procena ne sprečava nastavak primene postojećih sporazuma.

Član 22.

ICAO REGISTRACIJA

Ovaj sporazum i sve njegove izmene registruju se kod ICAO, u skladu sa odredbama člana 83. Čikaške konvencije.

U potvrdu čega su, dole potpisani, opunomoćeni u tu svrhu od strane svojih odnosnih Vlada, potpisali ovaj sporazum.

Sačinjeno u dva primerka u Beogradu dana 17. decembra 2014. godine na engleskom jeziku.

Za Vladu Republike Srbije

Prof. dr Zorana Mihajlović

Za Vladu Republike Hrvatske

dr Siniša Hajdaš Dončić

Potpredsedik Vlade i ministar
građevinarstva, saobraćaja i
infrastrukture

Ministar pomorstva, saobraćaja i
infrastrukture

Određeni deo vazdušnog prostora Republike Srbije za prenos nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju

Član 1.

VAZDUŠNI PROSTOR

U okviru vazdušnog prostora Republike Srbije od 1.500 stopa do 4.000 stopa od srednjeg nivoa mora (*MSL*), nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju prenosi se na HKZP u vazdušnom prostoru istočno od administrativne linije između Republike Srbije i Republike Hrvatske, koja je horizontalno definisana sledećim koordinatama:

Tačka A	453312.0N;0185608.0E
Tačka B	453337.0N;0190205.0E
Tačka C	453147.0N;0190747.0E
Tačka D	452930.0N;0190957.0E
Tačka E	452408.0N;0191106.0E
Tačka F	451721.0N;0190724.0E

Član 2.

ATS RUTE

Pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju zasniva se na mreži ATS ruta objavljenih u odgovarajućim Vazduhoplovnim informativnim paketima i primenjuje se od datuma primene ovog sporazuma.

SMATSA i HKZP su saglasni da se utvrđivanje, modifikacija, ukidanje i zatvaranje ATS ruta, koje su povezane sa vazdušnim prostorom opisanim u članu 1. ovog dodatka, sprovodi uzajamno i koordinisano, uz potpuno poštovanje operativnih zahteva, međunarodnih standarda i preporučenih praksi.

Član 3.

USLUGA UZBUNJIVANJA

HKZP, kao pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju koji je definisan u članu 1. ovog dodatka sprovodi aktivnosti usluge uzbunjivanja (ALR) u skladu sa ICAO standardima i preporučenim praksama, a sve dostupne podatke o vazduhoplovu u opasnosti redovno dostavlja nadležnom Koordinacionom centru za spasavanje (RCC Srbija) koji je odgovoran za koordinaciju traganja i spasavanje u dotičnom vazdušnom prostoru.

SMATSA je u obavezi da, pre početka primene ovog sporazuma, dostavi HKZP-u sve relevantne informacije o RCC Srbija koje su važne za međusobnu koordinaciju.

**Određeni deo vazdušnog prostora Republike Hrvatske za prenos nadležnosti
za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju**

Član 1.

VAZDUŠNI PROSTOR

U okviru vazdušnog prostora Republike Hrvatske od 7.000 stopa od srednjeg nivoa mora do FL205, nadležnost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju prenosi se na SMATSA u vazdušnom prostoru zapadno od administrativne linije između Republike Srbije i Republike Hrvatske, koja se horizontalno definiše sledećim koordinatama:

Tačka A	452035.0N;0190316.0E
Tačka B	450736.0N;0190439.0E

Član 2.

ATS RUTE

Pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju zasniva se na mreži ATS ruta objavljenih u odgovarajućim Vazduhoplovnim informativnim paketima i primernjuje se od datuma primene ovog sporazuma.

SMATSA i HKZP su saglasni da se utvrđivanje, modifikacija, ukidanje i zatvaranje ATS ruta, koje su povezane sa vazdušnim prostorom opisanim u članu 1. ovog dodatka, sprovodi zajednički i koordinisano, uz potpuno poštovanje operativnih zahteva, međunarodnih standarda i preporučenih praksi.

Član 3.

USLUGA UZBUNJIVANJA

SMATSA, kao pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju koji je definisan u članu 1. ovog dodatka, sprovodi aktivnosti usluge uzbunjivanja (ALR) u skladu sa ICAO standardima i preporučenim praksama, a sve dostupne podatke o vazduhoplovu u opasnosti redovno dostavlja nadležnom Koordinacionom centru za spasavanje (RCC Hrvatska), koji je odgovoran za koordinaciju traganja i spasavanje u dotičnom vazdušnom prostoru.

HKZP je u obavezi da, pre početka primene ovog sporazuma, dostavi SMATSA sve relevantne informacije o RCC Hrvatska koje su važne za međusobnu koordinaciju.

Član 3.

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

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA POTVRĐIVANJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Ustavni osnov za potvrđivanje međunarodnog ugovora sadržan je u članu 99. stav 1. tačka 4. Ustava Republike Srbije, po kojem Narodna skupština potvrđuje međunarodne ugovore kad je zakonom predviđena obaveza njihovog potvrđivanja.

II. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE PREDLAŽE POTVRĐIVANJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Sporazum o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Hrvatske potpisali su, 17. decembra 2014. godine u Beogradu, prof. dr Zorana Mihajlović, potpredsednik i ministar građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Vlade Republike Srbije i dr Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Hrvatske.

Sporazumom će se ugovorno regulisati odnosi strana ugovornica u pogledu prenosa nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, u delu vazdušnog prostora Republike Srbije i Republike Hrvatske, i omogućiti da Republika Srbija preuzme nadležnost za pružanje usluga u delu vazdušnog prostora Republike Hrvatske koji je potreban za bezbedan i efikasan protok vazdušnog saobraćaja i bezbedno sprovođenje procedura sletanja na Aerodrom Beograd, kao i da Republika Hrvatska preuzme nadležnost za pružanje usluga u delu vazdušnog prostora Republike Srbije, u pograničnom području zbog bezbednog i efikasnog poletanja/sletanja na Aerodrom Osijek.

Zaključenje Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Hrvatske predstavlja neophodan preduslov za prenos nadležnosti, što je posebno naglašeno odredbama Aneksa 11 uz Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikaška konvencija).

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

Izvršanjem Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Hrvatske ne stvaraju se finansijske obaveze za Republiku Srbiju.

IV. PROCENA IZNOSA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE MEĐUNARODNOG UGOVORA

Za sprovođenje ovog međunarodnog ugovora nije potrebno izdvajanje sredstava iz budžeta Republike Srbije.

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Predlaže se da se Zakon o potvrđivanju Sporazuma o prenosu nadležnosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Hrvatske donese po hitnom postupku u skladu sa članom 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12-prečišćen tekst), s obzirom na to da se radi o ispunjenju međunarodnih obaveza Republike Srbije u oblasti vazdušnog saobraćaja.