

**УГОДА**  
**МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ**  
**УКРАЇНИ ТА УРЯДОМ ЧОРНОГОРІЇ**  
**ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ**

Кабінет Міністрів України та Уряд Чорногорії, далі – «Договірні Сторони»;

які є учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в Чикаго 7 грудня 1944 року;

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення повітряного сполучення між Україною та Чорногорією і за межами їх територій;

домовились про таке:

## СТАТТЯ 1

### ВЖИВАННЯ ТЕРМІНІВ

Для цілей цієї Угоди:

- a. «авіаційні власті» означає стосовно України Державну авіаційну службу, а стосовно Чорногорії – Міністерство транспорту, морських справ та Цивільну авіаційну агенцію або в обох випадках – будь-яку особу чи орган, які можуть бути уповноважені здійснювати функції, які зараз виконують вищезгадані власті;
- b. «договірна лінія» означає міжнародне регулярне повітряне сполучення за встановленим маршрутом, що здійснюється з метою перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти, окремо чи комбіновано;
- c. «Угода» означає цю Угоду, додаток до неї, а також будь-які зміни та доповнення до Угоди або додатка до неї;
- d. «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий авіапідприємству на підтвердження того, що авіапідприємство має відповідну структуру та компетенцію здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;
- e. «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіапідприємство» та «зупинка з некомерційними цілями» вживаються в значенні, наведеному в статті 96 Конвенції;
- f. «ємність» означає щодо повітряного судна комерційне завантаження цього повітряного судна, яке використовується на маршруті або частині маршруту; а щодо встановленого маршруту – ємність повітряного судна, яке експлуатується за цим маршрутом, помножену на кількість рейсів, виконаних цим повітряним судном протягом певного періоду за зазначеним маршрутом або на його частині;
- g. «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, яка містить:
  - (i) будь-яку поправку до неї, що набрала чинності відповідно до статті 94 (a) та ратифікована обома Договірними Сторонами; та
  - (ii) будь-який Додаток або будь-яку поправку до нього, прийняту відповідно до статті 90 цієї Конвенції, за умови, що цей Додаток або поправка до нього чинні для обох Договірних Сторін;



- h. «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке призначено та отримало дозволи на виконання польотів відповідно до статті 3 цієї Угоди;
- i. «фактичний нормативний контроль» означає відносини, що виникають на підставі прав і обов'язків, які надають можливість значною мірою впливати на авіапідприємство за допомогою відповідних нормативних актів;
- j. «ліцензія на здійснення перевезень» означає дозвіл, виданий авіапідприємству авіаційними властями Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, відповідно до якого воно має право здійснювати повітряні перевезення пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу, як зазначено в ліцензії, за винагороду та (або) на умовах оренди;
- k. «встановлений маршрут» означає будь-який маршрут, встановлений у додатку до цієї Угоди;
- l. «стандарт» означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, однаково застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та яких будуть дотримуватися Договірні Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту Договірні Сторони в обов'язковому порядку направляють до Міжнародної організації цивільної авіації (далі – «ІКАО») повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;
- m. «тариф» означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також умови, згідно з якими ця оплата застосовується, включаючи оплату й умови стосовно агентських та інших додаткових послуг;
- n. термін «територія Договірної Сторони» означає територію держави Договірної Сторони та вживається в значенні, наведеному в статті 2 Конвенції;
- o. «збори з користувача» означає плату, яка стягується з авіапідприємства за надання відповідних послуг, користування аеропортовим майном, аеропортовими або аеронавігаційними засобами, включаючи обладнання для обслуговування повітряних суден, екіпажів, пасажирів і вантажу, за ставками, встановленими компетентними органами держави Договірної Сторони.

СТАТТЯ 2  
НАДАННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, передбачені цією Угодою, з метою здійснення регулярних міжнародних повітряних сполучень за маршрутами, встановленими в додатку до цієї Угоди.
2. Авіапідприємства, призначені кожною Договірною Стороною, під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом користуються такими правами:
  - a. здійснювати проліт територією іншої Договірної Сторони без посадки;
  - b. здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони з некомерційними цілями; та
  - c. здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони в пунктах, зазначених для цього маршруту в додатку до цієї Угоди, з метою прийняття на борт і висадки пасажирів, завантаження та вивантаження багажу, вантажу та пошти, що перевозяться окремо або комбіновано.
3. Зазначене в пункті 2 цієї статті не розглядається як надання права призначеним авіапідприємствам однієї Договірної Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони пасажирів і вантаж, включаючи пошту, для перевезення до іншого пункту на території іншої Договірної Сторони за винагороду або на умовах найму.
4. Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або надзвичайних обставин призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони не може здійснювати перевезення за звичайним маршрутом, інша Договірна Сторона вживає всіх можливих заходів для забезпечення безперервності таких перевезень шляхом відповідної тимчасової зміни маршрутів.

СТАТТЯ 3  
ПРИЗНАЧЕННЯ АВІАПІДПРИЄМСТВА ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛУ НА  
ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона має право призначити одне або більше авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, а також відкликати або змінити такі призначення. Такі



повідомлення про призначення надсилаються в письмовій формі дипломатичними каналами.

2. Після одержання повідомлення про призначення та заявки, поданої призначеним авіапідприємством за встановленою формою та в порядку, передбаченому для видачі дозволів на виконання польотів, інша Договірна Сторона надає відповідні дозволи за умови, що:
  - а. призначене авіапідприємство засновано та зареєстровано на території Договірної Сторони, яка призначає це авіапідприємство, та має дійсний сертифікат експлуатанта та ліцензію на здійснення перевезень, які видаються відповідно до чинного законодавства держави цієї Договірної Сторони;
  - б. фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується Договірною Стороною, яка призначає авіапідприємство; та
  - с. авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить державі Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, та (або) громадянам держави цієї Договірної Сторони, і/або забезпечується фактичний контроль.
3. Авіаційні власті однієї Договірної Сторони можуть вимагати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені чинним законодавством держави цієї Договірної Сторони, які звичайно та обґрунтовано застосовуються цими властями під час здійснення міжнародних повітряних сполучень відповідно до положень Конвенції.
4. Якщо авіапідприємство призначено та отримало дозвіл на виконання польотів відповідно до положень цієї статті, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови дотримання авіапідприємством положень цієї Угоди.

#### СТАТТЯ 4

##### СКАСУВАННЯ ДОЗВОЛУ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона може скасувати дозвіл на виконання польотів або тимчасово припинити користування правами, зазначеними в статті 2 цієї Угоди, авіапідприємством, призначеним іншою Договірною Стороною, або встановити такі умови, які вона вважатиме за необхідне для користування цими правами у випадку, якщо:
  - а. призначене авіапідприємство не засновано або не зареєстровано

як юридична особа на території Договірної Сторони, яка призначає це авіапідприємство, або не має дійсного сертифіката експлуатанта чи ліцензії на здійснення перевезень, які видаються відповідно до чинного законодавства держави цієї Договірної Сторони;

- b. авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить державі Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, та (або) громадянам держави цієї Договірної Сторони, і не забезпечується фактичний контроль;
  - c. Договірна Сторона, яка призначає авіапідприємство, не здійснює або не підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством;
  - d. Договірна Сторона, яка призначає авіапідприємство, не дотримується положень статті 7 цієї Угоди;
  - e. авіапідприємство не дотримується чинного законодавства держави Договірної Сторони, яка надає ці права; або
  - f. авіапідприємство не в змозі здійснювати експлуатацію договірних ліній відповідно до умов, передбачених цією Угодою.
2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у пункті 1(d), 1(e) або 1(f) цієї статті, то права, передбачені цією статтею, використовуються тільки після консультації з іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати одержання запиту іншою Договірною Стороною, якщо Договірні Сторони не домовились про інше.

## СТАТТЯ 5

### ЗАСТОСУВАННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ

1. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони дотримуються чинного законодавства держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування в її межах або відправлення з неї повітряних суден, що здійснюють міжнародні повітряні перевезення, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден, під час прибуття на згадану територію, відправлення з неї та перебування в її межах.
2. Чинне законодавство держави однієї Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, порядок розмитнення, транзит, здійснення



імміграційного, паспортного, митного, санітарного контролю та карантину, поширюється на пасажирів, екіпаж або на осіб, які діють від їхнього імені, та застосовується до багажу, вантажу та пошти, що перевозиться повітряними судами призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони, під час прибуття на її територію, відправлення з неї та під час перебування в межах території такої Договірної Сторони.

3. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію будь-якої Договірної Сторони та не залишають при цьому спеціально відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише контролю на авіаційну безпеку.

## СТАТТЯ 6

### ВИЗНАННЯ ПОСВІДЧЕНЬ І СВДОЦТВ

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними однією Договірною Стороною згідно з її чинним законодавством, та строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Договірною Стороною для експлуатації договірних ліній за маршрутами, встановленими в додатку до цієї Угоди, за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва були видані чи визнані дійсними, відповідають мінімальним стандартам, установленим згідно з Конвенцією. Проте, кожна Договірна Сторона залишає за собою право відмовити у визнанні дійсними посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв для цілей виконання польотів над її територією, виданих громадянам її держави чи визнаних дійсними іншою Договірною Стороною або будь-якою іншою державою.
2. Якщо вимогами щодо свідоцтв або посвідчень, зазначених у пункті 1 цієї статті, які видані однією Договірною Стороною будь-якій особі, чи щодо повітряного судна, яке експлуатується під час здійснення перевезень на договірних лініях за встановленими маршрутами, передбачається відмінність від стандартів, установлених згідно з Конвенцією, і така відмінність була зареєстрована в ІКАО, авіаційні власті іншої Договірної Сторони відповідно до статті 15 цієї Угоди можуть направити запит про проведення консультацій з авіаційними властями першої Договірної Сторони, щоб впевнитися, що така відмінність є для них прийнятною. Якщо згоди не досягнуто, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.

## СТАТТЯ 7

### БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів, щодо екіпажів, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати одержання такого запиту.
2. Якщо за результатами таких консультацій одна Договірна Сторона виявляє, що інша Договірна Сторона не дотримується та належним чином не застосовує мінімальні стандарти, встановлені на той час згідно з Конвенцією, перша Договірна Сторона повідомляє іншій Договірній Стороні про виявлені недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, а інша Договірна Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Якщо інша Договірна Сторона не може усунути недоліки протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом більш тривалого погодженого періоду, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.
3. Договірні Сторони домовляються, що відповідно до статті 16 Конвенції повітряні судна, які використовуються авіапідприємствами однієї Договірної Сторони для перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, можуть під час перебування на території іншої Договірної Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду (далі – «інспекція на пероні») за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в перевезеннях. Визнаючи дійсність документів стосовно повітряного судна, свідоцтв членів екіпажу відповідно до статті 33 Конвенції, зазначені документи та свідоцтва, стан повітряного судна та його обладнання можуть бути перевірені на відповідність стандартам з безпеки польотів, установленим на той час згідно з Конвенцією.
4. Якщо при проведенні інспекції на пероні або серії інспекцій на пероні виникають серйозні підстави вважати, що:
  - a. повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, установленим на той час згідно з Конвенцією, або
  - b. відсутні ефективне впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, установлених на той час згідно з Конвенцією,



то Договірна Сторона, яка проводить інспекцію на пероні, може в цілях статті 33 Конвенції дійти висновку, що вимоги, згідно з якими були видані або визнані дійсними посвідчення чи свідоцтва стосовно повітряного судна або його екіпажу, або вимоги щодо експлуатації повітряного судна не відповідають мінімальним стандартам, установленим згідно з Конвенцією.

5. У разі відмови представника авіапідприємства або авіапідприємств однієї Договірної Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні повітряного судна, яке експлуатується цим авіапідприємством або авіапідприємствами, інша Договірна Сторона може зробити висновок, про який йдеться в пункті 4 цієї статті.
6. Кожна Договірна Сторона залишає за собою право негайно призупинити дію дозволу на виконання польотів авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони або змінити його умови, якщо за результатами проведення інспекції на пероні, серії інспекцій на пероні, у разі відмови в проведенні інспекції на пероні, після проведення консультацій або в інших випадках вирішить, що такі дії є необхідними для забезпечення безпеки польотів.
7. Будь-які дії однієї Договірної Сторони по відношенню до призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони згідно з пунктом 2 або пунктом 6 цієї статті припиняються, як тільки підставу для вжиття заходів буде усунуто.

## СТАТТЯ 8

### АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями, які виникають на основі міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують взаємне зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони будуть, зокрема, діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року, та відповідно до положень будь-якого іншого міжнародного договору про

безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть обидві Договірні Сторони.

2. Договірні Сторони надають одна одній за запитом усю необхідну допомогу для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти таких повітряних суден, пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.
3. Договірні Сторони в своїх відносинах діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених ІКАО та визначених як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій такі положення з безпеки застосовуються до Договірних Сторін. Кожна Договірна Сторона вимагатиме від авіапідприємств, призначених нею для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, та від експлуатантів аеропортів, розташованих на її території, щоб вони діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.
4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від призначених нею авіапідприємств вимагається дотримання зазначених у пункті 3 цієї статті положень з авіаційної безпеки, які передбачені іншою Договірною Стороною щодо прибуття на територію цієї іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона забезпечує на своїй території вжиття необхідних заходів з безпеки для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийому на борт або завантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття спеціальних обґрунтованих заходів з безпеки у відповідь на загрозу.
5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних із незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти повітряних суден, пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надаватимуть одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечно усунення таких дій або загрози дій.

## СТАТТЯ 9

### КОМЕРЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

1. Призначеним авіапідприємствам однієї Договірної Сторони надається право утримувати своє представництво на території іншої Договірної Сторони.



2. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони можуть відповідно до чинного законодавства держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування та працевлаштування, направляти та утримувати на території іншої Договірної Сторони адміністративний, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень.
3. Кожне призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони має право на території іншої Договірної Сторони продавати квитки на повітряні перевезення безпосередньо або за вибором авіапідприємств через їхніх агентів. Призначене авіапідприємство має право продавати квитки на повітряні перевезення в національній або у вільноконвертованій валюті відповідно до чинного законодавства в сфері валютного регулювання держави іншої Договірної Сторони, а будь-яка особа – вільно їх купувати.
4. Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право переказувати за вимогою на територію своєї держави відповідно до чинного законодавства в сфері валютного регулювання держави кожної Договірної Сторони доходи, отримані на території іншої Договірної Сторони від реалізації послуг з перевезень на договірних лініях пасажирів, вантажу та пошти, сума яких перевищує видатки.

## СТАТТЯ 10

### МИТА, ЗБОРИ ТА ПОДАТКИ

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до чинного законодавства своєї держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від мит і зборів, крім зборів за надане обслуговування, на повітряні судна, які експлуатуються на договірних лініях призначеним авіапідприємством цієї іншої Договірної Сторони, на паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), необхідні документи (друковані бланки квитків, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знаку авіапідприємства та звичайні рекламні матеріали, що розповсюджуються цим призначеним авіапідприємством безкоштовно), а також інші предмети, призначені для використання або які використовуються призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден, що здійснюють перевезення на договірних лініях.

2. Звільнення, надані цією статтею, поширюються на зазначені в пункті 1 цієї статті предмети:

- a. які ввезені на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони або від його імені;
- b. які знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони після прибуття на територію іншої Договірної Сторони або після відправлення з цієї території;
- c. які прийняті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони та призначені для використання під час експлуатації договірних ліній,

незалежно від того, використовуються чи споживаються такі предмети повністю в межах території Договірної Сторони, яка надає звільнення, за умови, що перехід права власності на такі предмети та (або) передача їх у користування не здійснюється на території згаданої Договірної Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали, запаси та запасні частини, що звичайно знаходяться на борту повітряних суден, які експлуатуються на договірних лініях призначеними авіапідприємствами однієї Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних органів держави цієї Договірної Сторони. У такому випадку вони можуть бути розміщені під наглядом зазначених органів доти, доки не будуть вивезені в зворотному напрямку або використані іншим чином відповідно до митного законодавства держави цієї Договірної Сторони.
4. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію будь-якої Договірної Сторони і не залишають при цьому спеціально відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише спрощеному контролю, якщо тільки заходами з безпеки для запобігання актам незаконного втручання, контрабанді наркотичних і психотропних речовин не передбачено іншого. Багаж і вантаж, які прямують транзитом, звільняються від мит, зборів та інших податків.



## СТАТТЯ 11

### ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧА

Жодна Договірна Сторона не стягує або не дозволяє стягувати з призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони збори з користувача, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її авіапідприємств, які здійснюють подібні міжнародні повітряні сполучення.

## СТАТТЯ 12

### ЕКСПЛУАТАЦІЯ ДОГОВІРНИХ ЛІНІЙ

1. Призначеним авіапідприємствам Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.
2. Під час експлуатації договірних ліній призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони повинні враховувати інтереси призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які здійснюються ним за цими маршрутами або на їх частині.
3. Експлуатація договірних ліній призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін здійснюється таким чином, щоб задовольнити потреби суспільства в перевезеннях за встановленими маршрутами, а кожне призначене авіапідприємство повинно мати першочерговою метою надання такої ємності, яка при обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідає б існуючим та обґрунтовано очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів і вантажу, включаючи пошту, які відправляються чи прибувають на територію Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство.
4. Призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони подає на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклад руху на договірних лініях не менше ніж за сорок п'ять (45) днів до запропонованої дати початку здійснення перевезень. В особливих випадках цей строк може бути скорочений за згодою зазначених властей.

## СТАТТЯ 13

### ТАРИФИ

1. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи

експлуатаційні витрати, помірний прибуток, особливості перевезень і тарифи інших авіапідприємств, визначені для будь-якої частини встановленого маршруту, а також інші комерційні умови ринку авіаперевезень. Ці тарифи встановлюються відповідно до наступних положень цієї статті.

2. Призначені авіапідприємства Договірних Сторін самостійно встановлюють тарифи згідно з пунктом 1 цієї статті. Авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони можуть вимагати від призначеного авіапідприємства повідомлення про опублікування тарифів на перевезення на будь-якій договірній лінії, що здійснюються відповідно до цієї Угоди.
3. Авіаційні власті Договірних Сторін можуть вимагати перегляду погоджених тарифів з метою:
  - a. запобігання встановленню необґрунтовано низьких або дискримінаційних тарифів або практик; або
  - b. захисту споживачів від застосування необґрунтовано високих або необґрунтовано обмежуючих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку чи змовою авіапідприємств; або
  - c. захисту авіапідприємств від установаження тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму субсидію чи підтримку.
4. Якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони вважають, що поданий тариф не відповідає положенням цієї статті, вони направляють відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству. В той же час авіаційним властям іншої Договірної Сторони направляється запит про проведення консультацій та зазначаються причини неприйнятності тарифів. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через тридцять (30) днів після одержання запиту.

## СТАТТЯ 14

### ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДАНИМИ

Авіаційні власті однієї Договірної Сторони за запитом авіаційних властей іншої Договірної Сторони надають їм періодичні або інші статистичні дані, необхідні для перегляду ємності, що надається призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами першої Договірної Сторони за встановленими маршрутами. Такі дані повинні містити всю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, які здійснюються цими авіапідприємствами на договірних лініях, включаючи пункти відправлення та призначення таких перевезень.



## СТАТТЯ 15

### КОНСУЛЬТАЦІЇ

Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій щодо дотримання, виконання, тлумачення, застосування або внесення змін і доповнень до цієї Угоди. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати одержання іншою Договірною Стороною письмового запиту, якщо Договірні Сторони не домовилися про інше.

## СТАТТЯ 16

### ВНЕСЕННЯ ЗМІН І ДОПОВНЕНЬ

1. Якщо будь-яка Договірна Сторона вважає за доцільне змінити будь-яке положення цієї Угоди, вона може в будь-який час направити запит про проведення консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати запиту, якщо не передбачено іншого.
2. Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Договірних Сторін та оформлюються протоколом, який є невід'ємною частиною Угоди та набирає чинності відповідно до статті 18 цієї Угоди.
3. Зміни та доповнення до додатка до цієї Угоди погоджуються авіаційними властями Договірних Сторін і набирають чинності відповідно до статті 18 цієї Угоди.

## СТАТТЯ 17

### ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

Будь-який спір, що виникає з приводу тлумачення або застосування цієї Угоди, вирішується шляхом безпосередніх переговорів між авіаційними властями обох Договірних Сторін. Якщо згадані авіаційні власті не досягають згоди, спір вирішується Договірними Сторонами через дипломатичні канали, в іншому випадку відповідно до Конвенції.

## СТАТТЯ 18

### НАБРАННЯ ЧИННОСТІ ТА ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

1. Ця Угода укладається на невизначений термін і набирає чинності з дати одержання останнього письмового повідомлення про виконання Договірними Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.
2. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час письмово повідомити іншу Договірну Сторону про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до ІКАО.
3. Ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців з дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано до закінчення цього періоду.
4. Якщо відсутнє підтвердження про одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається одержаним через чотирнадцять (14) днів після його одержання ІКАО.
5. Після набрання цією Угодою чинності, Угода між Урядом України та Урядом Союзної Республіки Югославія про повітряне сполучення, підписана 25 січня 1996 року, разом з усіма додатками і змінами, внесеними до Угоди, припиняє дію у відносинах між Україною та Чорногорією.

## СТАТТЯ 19

### ВІДПОВІДНІСТЬ ДО БАГАТОСТОРОННЬОГО ДОГОВОРУ

Якщо будь-який міжнародній багатосторонній договір у сфері повітряних перевезень набере чинності для обох Договірних Сторін, ця Угода буде відповідно змінена та доповнена.

## СТАТТЯ 20

### РЕЄСТРАЦІЯ

Ця Угода, а також будь-які зміни та доповнення до неї реєструються в Міжнародній організації цивільної авіації.



На посвідчення чого ті, що підписалися нижче, належним чином уповноважені своїми Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м. Подгориця 9 грудня 2011 року в двох примірниках, кожний українською, чорногорською та англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення положень цієї Угоди, Договірні Сторони звертатимуться до тексту, викладеного англійською мовою.

**За Кабінет Міністрів  
України**



**За Уряд  
Чорногорії**



ДОДАТОК  
ДО УГОДИ МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ  
ТА УРЯДОМ ЧОРНОГОРІЇ  
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Розділ I. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Пункти на території України	Проміжні пункти	Пункти на території Чорногорії	Пункти за межами
Київ	Вільний вибір пунктів	Подгориця	Вільний вибір пунктів

Примітка. Пасажири, багаж, вантаж і пошта не можуть бути прийняті на борт повітряного судна в проміжному пункті з метою їх висадки чи вивантаження на території Чорногорії або не можуть бути прийняті на борт повітряного судна на території Чорногорії з метою їх висадки чи вивантаження в пункті за межами та в зворотному напрямку, за винятком, коли час від часу це може бути визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Чорногорії:

Пункти на території Чорногорії	Проміжні пункти	Пункти на території України	Пункти за межами
Подгориця	Вільний вибір пунктів	Київ	Вільний вибір пунктів

Примітка. Пасажири, багаж, вантаж і пошта не можуть бути прийняті на борт повітряного судна в проміжному пункті з метою їх висадки чи вивантаження на території України або не можуть бути прийняті на борт повітряного судна на території України з метою їх висадки чи вивантаження в пункті за межами та в зворотному напрямку, за винятком, коли час від часу це може бути визначено авіаційними властями Договірних Сторін.



## Розділ II. Експлуатаційні умови

### 1. Частота перевезень

Призначені авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони можуть здійснювати повітряні перевезення за встановленими маршрутами з максимальною частотою, яка погоджується авіаційними властями Договірних Сторін.

### 2. Проміжні пункти та (або) пункти за межами

Будь-який проміжний пункт і (або) пункт за межами може використовуватися призначеним авіапідприємством кожної Договірної Сторони в будь-якій комбінації, а також у будь-якому порядку (що може включати обслуговування проміжних пунктів як пунктів за межами, а пунктів за межами – як проміжних пунктів).

### 3. Спільне використання кодів

Здійснюючи або пропонуючи повітряні перевезення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укласти спільні маркетингові домовленості такі як, угоди про надання блоку крісел або про спільне використання кодів з призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Договірної Сторони.

Частота повітряних перевезень, які здійснюються відповідно до угоди про спільне використання кодів, зараховується як частота перевезень авіапідприємству, яке фактично їх здійснює.

Кожне авіапідприємство, яке уклало угоду про спільне використання кодів, відповідно до цього пункту повинно під час продажу квитка інформувати покупця про авіапідприємство, яке фактично здійснюватиме перевезення на кожному з секторів, і з яким авіапідприємством (авіапідприємствами) покупець матиме договірні відносини.