

УГОДА МІЖ УРЯДОМ СПОЛУЧЕНИХ
ШТАТІВ АМЕРИКИ ТА
УРЯДОМ УКРАЇНИ ПРО ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Уряд Сполучених Штатів Америки та Уряд України (далі – Сторони);

Прагнучи сприяти міжнародній авіаційній системі, заснованій на конкуренції між авіапідприємствами на ринку з мінімальним втручанням і регулюванням з боку Уряду;

Прагнучи надати авіапідприємствам можливість пропонувати пасажирам і відправникам вантажів різноманітні варіанти обслуговування, та прагнучи заохотити окремі авіапідприємства до розробки та застосування нових та конкурентоспроможних тарифів;

Прагнучи сприяти розширенню можливостей міжнародного повітряного транспорту;

Прагнучи забезпечити найвищий рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, та в черговий раз підтверджуючи свою серйозну занепокоєність щодо актів або загроз, спрямованих проти безпеки повітряних суден, які загрожують безпеці людей або майна, негативно впливають на здійснення повітряних перевезень і підривають впевненість громадськості в безпеці цивільної авіації; та

Будучи учасниками Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в Чикаго 7 грудня 1944 року;

Домовилися про таке:

Стаття 1 Визначення

Для цілей цієї Угоди, якщо не встановлено інше, термін:

1. «авіаційні власті» щодо України означає Державну авіаційну службу та щодо Сполучених Штатів – Департамент транспорту, та (або) будь-яку особу чи орган, уповноважений здійснювати функції, які виконує Департамент транспорту або вищезазначена Державна авіаційна служба;
2. «Угода» означає цю Угоду, а також будь-які зміни та доповнення до неї;
3. «повітряні перевезення» означає громадські перевезення повітряним транспортом пасажирів, багажу, вантажу та пошти окремо чи комбіновано, регулярні або нерегулярні, які здійснюються за винагороду чи на умовах оренди;
4. «авіапідприємство Сторони» означає авіапідприємство, яке отримало сертифікат експлуатанта від авіаційних властей Сторони та має основне місце діяльності на території цієї Сторони;
5. «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає:
 - (a) будь-яку поправку, що набрала чинності згідно зі Статтею 94(a) Конвенції та була ратифікована обома Сторонами; та
 - (b) будь-який Додаток чи будь-яку поправку до нього, прийняту згідно зі Статтею 90 Конвенції, у тій мірі в якій такий додаток або поправка в будь-який певний час є чинними для обох Сторін;
6. «повна вартість» означає вартість обслуговування, яке надається, та включає обґрунтований адміністративний збір;
7. «міжнародні повітряні перевезення» означає повітряні перевезення, які здійснюються у повітряному просторі над територією більш ніж однієї держави;
8. «тариф» означає будь-яку плату, ставку або збір, що стягується авіапідприємствами, включаючи їхніх агентів, за перевезення повітряним транспортом пасажирів, багажу чи вантажу (за винятком пошти), включаючи наземний транспорт, пов'язаний із здійсненням міжнародних повітряних перевезень, а також умови, які регулюють стягнення такої плати, ставки чи збору;

9. «зупинка з некомерційними цілями» означає посадку з будь-якою метою, іншою, ніж прийняття на борт або зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу або пошти під час здійснення повітряних перевезень;

10. «територія» означає сухопутні території, внутрішні води та територіальне море, що знаходяться під суверенітетом Сторони; та

11. «збір з користувачів» означає збір, що стягується з авіапідприємств за користування аеропортовими засобами або послугами, засобами з охорони навколишнього середовища в районі аеропорту, аеронавігаційними засобами або засобами з авіаційної безпеки, включаючи користування відповідними послугами та засобами.

Стаття 2 Надання прав

1. Кожна Сторона надає іншій Стороні такі права з метою здійснення міжнародних повітряних перевезень авіапідприємствами іншої Сторони:

(a) право здійснювати політ над її територією без посадки;

(b) право здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями;

(c) право здійснювати міжнародні повітряні перевезення між пунктами за наступними маршрутами:

(i) для авіапідприємств України, з пунктів за межами України через Україну та проміжні пункти до будь-якого пункту або пунктів у Сполучених Штатах та далі до пунктів за межами Сполучених Штатів; а також для вантажного перевезення – між Сполученими Штатами та будь-яким пунктом або пунктами; та

(ii) для авіапідприємств Сполучених Штатів, з пунктів за межами Сполучених Штатів через Сполучені Штати та проміжні пункти до будь-якого пункту або пунктів в Україні та далі до пунктів за межами України; а також для вантажного перевезення – між Україною та будь-яким пунктом або пунктами.

(d) права, іншим чином визначені в цій Угоді.

2. Кожне авіапідприємство будь-якої Сторони може під час виконання одного або всіх рейсів на свій розсуд:

- (a) виконувати польоти в одному або обох напрямках;
- (b) поєднувати різні номери рейсів під час експлуатації одного повітряного судна;
- (c) обслуговувати пункти за межами своєї території, проміжні пункти, пункти за межами території іншої Сторони та пункти на територіях Сторін у будь-якій комбінації та в будь-якому порядку;
- (d) не здійснювати зупинки в будь-якому пункті або пунктах;
- (e) переносити завантаження з будь-якого свого повітряного судна на будь-яке інше своє повітряне судно в будь-якому пункті;
- (f) обслуговувати пункти за межами будь-якого пункту на своїй території з заміною або без заміни повітряного судна чи номеру рейсу, а також пропонувати та рекламувати такі перевезення громадськості в якості прямих сполучень;
- (g) здійснювати зупинки в будь-яких пунктах в межах або за межами території будь-якої Сторони;
- (h) здійснювати транзитні перевезення через територію іншої Сторони; та
- (i) поєднувати завантаження на одному повітряному судні незалежно від того, де це завантаження було прийнято на борт;

без обмежень щодо напрямку або географії польотів, а також без втрати будь-якого права здійснювати перевезення, іншим чином передбачені цією Угодою, за умови, що перевезення, за виключенням вантажних перевезень, є складовою частиною маршруту, що проходить через пункт на території держави походження авіапідприємства.

3. Будь-яке авіапідприємство Сторони може здійснювати міжнародні повітряні перевезення на будь-якій частині або частинах вищезазначених маршрутів без будь-яких обмежень щодо заміни в будь-якому пункті на маршруті типу або кількості повітряних суден, які експлуатуються, за умови, що, за виключенням вантажних перевезень, по відношенню до суден, які відправляються, перевезення за межі такого пункту є продовженням перевезення з території держави походження авіапідприємства, та, по відношенню до суден, які прибувають, перевезення на територію держави походження авіапідприємства є продовженням перевезення з пункту поза межами території, на якій знаходиться такий пункт.

4. Зазначене в цій статті не розглядається як надання права авіапідприємству або авіапідприємствам однієї Сторони брати на борт повітряного судна на території іншої Сторони пасажирів, багаж, вантаж або пошту, які перевозяться за винагороду та призначені для перевезення до іншого пункту на території цієї іншої Сторони.

5. Будь-яке авіапідприємство Сторони, яке здійснює міжнародні нерегулярні повітряні перевезення, які починаються на території будь-якої Сторони, незалежно від того, здійснюється політ в одному або в обох напрямках, матиме право на свій вибір дотримуватися законів, нормативно-правових актів і правил щодо здійснення нерегулярних перевезень держави свого походження або іншої Сторони. Якщо будь-яка Сторона застосовує відмінні правила, норми, умови або обмеження по відношенню до одного або декількох своїх авіапідприємств або авіапідприємств інших країн, то кожне авіапідприємство іншої Сторони буде дотримуватися найменш обмежуючих із таких вимог. Зазначене в цьому пункті не обмежує прав будь-якої Сторони вимагати від авіапідприємств обох Сторін дотримуватися вимог щодо захисту коштів пасажирів, а також прав пасажирів, пов'язаних з скасуванням рейсу та поверненням грошових сум. За винятком правил щодо захисту прав споживачів, зазначених у цьому пункті, жодна Сторона не вимагає від авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює перевезення з території цієї іншої Сторони або третьої країни в одному або в обох напрямках, надання інших документів, крім повідомлення про дотримання ним застосованих законів, нормативно-правових актів і правил, про які йдеться в цьому пункті, або повідомлення про відмову дотримуватися цих законів, нормативно-правових актів або правил, яке надається відповідними авіаційними властями.

Стаття 3

Надання дозволів

1. Кожна Сторона після отримання заявки від авіапідприємства іншої Сторони в формі та порядку, передбаченому для видачі дозволів на виконання польотів і технічних дозволів на експлуатацію договірних ліній, надає з мінімальною процедурною затримкою відповідні дозволи на виконання польотів і технічні дозволи на експлуатацію договірних ліній за умови, що:

- (a) переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належить іншій Стороні, громадянам цієї Сторони чи їм обом;
- (b) авіапідприємство здатне виконувати умови, передбачені законами та нормативно-правовими актами, які звичайно застосовуються під час

здійснення міжнародних повітряних перевезень Стороною, яка розглядає заявку або заявки; та

(с) інша Сторона виконує та застосовує положення статті 6 (Безпека польотів) і статті 7 (Авіаційна безпека) цієї Угоди.

Стаття 4 Скасування дозволів

1. Будь-яка Сторона може скасувати, призупинити, обмежити дію або встановити відповідні умови щодо дозволів на виконання польотів або технічних дозволів на експлуатацію договірних ліній авіапідприємства, якщо:

(а) таке авіапідприємство не є авіапідприємством іншої Сторони відповідно до пункту 4 статті 1 (Визначення) цієї Угоди;

(b) переважне володіння та фактичний контроль над авіапідприємством не належить іншій Стороні, громадянам іншої Сторони чи їм обом; або

(с) таке авіапідприємство не дотримується законів і нормативно-правових актів, про які йдеться в статті 5 (Застосування законодавства) цієї Угоди.

2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідними для запобігання подальшому порушенню положень підпункту 1(с) цієї статті, права, встановлені цією статтею, використовуватимуться лише після проведення консультації з іншою Стороною.

3. Ця стаття не обмежує прав будь-якої Сторони відмовити у видачі, скасувати, призупинити, обмежити дію або встановити умови щодо дозволу на виконання польотів або технічного дозволу на експлуатацію договірної лінії авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони відповідно до положень статті 6 (Безпека польотів) або статті 7 (Авіаційна безпека) цієї Угоди.

Стаття 5 Застосування законодавства

1. Закони та нормативно-правові акти однієї Сторони, які регулюють прибуття або відправлення з її території повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден під час перебування на її території, повинні виконуватися такими

повітряними суднами під час прибуття, відправлення чи перебуванні в межах території такої Сторони.

2. Під час прибуття на територію, перебування в межах або відправлення з території однієї Сторони її закони і нормативно-правові акти, які регулюють прибуття або відправлення з її території пасажирів, екіпажу або вантажу, що перевозиться на борту повітряних суден (включаючи правила щодо в'їзду, порядку розмитнення, авіаційної безпеки, імміграційного, паспортного, митного та карантинного контролю або, у випадку пошти, поштові правила), повинні виконуватися такими пасажирами, екіпажем або від їх імені, або застосовуватися до вантажу авіапідприємств іншої Сторони.

Стаття 6

Безпека польотів

1. З метою здійснення повітряних перевезень, передбачених цією Угодою, кожна Сторона визнає дійсними сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними іншою Стороною та строк дії яких не завершився, за умови, що вимоги щодо таких посвідчень чи свідоцтв принаймні дорівнюють мінімальним стандартам, установленим відповідно до Конвенції. Проте, кожна Сторона може не визнавати дійсними для виконання польотів над її територією посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв, виданих своїм громадянам або визнаних дійсними іншою Стороною.

2. Будь-яка Сторона може направити запит про проведення консультацій з іншою Стороною щодо стандартів з безпеки польотів, які підтримуються іншою Стороною та стосуються аеронавігаційних засобів, екіпажів, повітряних суден і здійснення перевезень авіапідприємствами такої іншої Сторони.

3. Якщо за результатами таких консультацій одна Сторона виявляє, що інша Сторона належним чином не дотримується та не застосовує в цих сферах стандарти з безпеки польотів і вимоги, які принаймні дорівнюють мінімальним стандартам, які можуть бути установлені відповідно до Конвенції, інша Сторона повинна бути поінформована про такі невідповідності, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, та інша Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Кожна Сторона залишає за собою право відмовити у видачі, скасувати, призупинити, обмежити дію дозволу на виконання польотів або технічного дозволу на експлуатацію договірної лінії або встановити умови щодо таких дозволів авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони у випадку, якщо інша Сторона не усуває виявлені недоліки в мінімально можливих строках, а також має право вжити

невідкладних заходів по відношенню до такого авіапідприємства або авіапідприємств до проведення консультацій, за умови, що інша Сторона не дотримується та не застосовує вищезазначені стандарти, а вжиття невідкладних заходів є необхідним для попередження подальшої невідповідності.

Стаття 7 Авіаційна безпека

1. Сторони підтверджують, що їх взаємні зобов'язання щодо захисту безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання становлять невід'ємну частину цієї Угоди. Не обмежуючи загальний характер своїх прав і зобов'язань, які виникають на основі міжнародного права, Сторони, зокрема, діють відповідно до положень Конвенції про правопорушення та деякі інші дії, вчинені 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, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 року, та 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, вчиненого в Монреалі 24 лютого 1988 року.

2. Сторони надають одна одній за запитом усю необхідну допомогу з метою запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, а також аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також з метою попередження будь-якої іншої загрози безпеці цивільної навігації.

3. У своїх відносинах Сторони діють відповідно до стандартів з авіаційної безпеки та відповідної рекомендованої практики, встановленої Міжнародною організацією цивільної авіації та визначеної як Додатки до Конвенції; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, які зареєстровані на їх території, експлуатанти повітряних суден, які мають основне місце діяльності або постійне місце перебування на їх території, та експлуатанти аеропортів, які розташовані на їх території, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Сторона погоджується дотримуватись положень з авіаційної безпеки, які встановлені іншою Стороною для в'їзду на її територію, відправлення з неї та перебування в її межах, а також погоджується вживати відповідних заходів для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів,

екіпажу, їх багажу та ручної поклажі, а також вантажу та бортових запасів до та під час прийняття на борт чи завантаження. Крім того, кожна Сторона доброзичливо розглядає будь-який запит іншої Сторони щодо вжиття спеціальних заходів з авіаційної безпеки з метою попередження конкретної загрози.

5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки пасажирів, екіпажу, повітряних суден, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Сторони надаватимуть одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття інших відповідних заходів, які спрямовані на якомога швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

6. Якщо будь-яка Сторона має обґрунтовані підстави вважати, що інша Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки цієї статті, авіаційні власті цієї Сторони можуть направити запит щодо проведення негайних консультацій з авіаційними властями іншої Сторони. Неможливість досягти згоди протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати направлення такого запиту є підставою для відмови в наданні, скасування, призупинення, обмеження дії дозволу на виконання польотів і технічного дозволу на експлуатацію договірної лінії або встановлення умов щодо таких дозволів будь-якого авіапідприємства або авіапідприємств цієї Сторони. У разі виникнення надзвичайних обставин будь-яка Сторона може вжити тимчасових заходів до закінчення п'ятнадцятиденного (15) строку.

Стаття 8

Комерційні можливості

1. Авіапідприємства кожної Сторони мають право відкривати представництва на території іншої Сторони з метою рекламування та здійснення продажу повітряних перевезень.

2. Авіапідприємства кожної Сторони згідно з законами та нормативно-правовими актами іншої Сторони щодо в'їзду на її територію, проживання та працевлаштування, мають право направляти й утримувати на території іншої Сторони адміністративний, технічний, експлуатаційний, персонал з продажу квитків на повітряні перевезення, а також інший персонал, необхідний для забезпечення повітряних перевезень.

3. Кожне авіапідприємство має право самостійно здійснювати на території іншої Сторони наземне обслуговування ("самообслуговування") або, на свій розсуд, обирати постачальника послуг серед конкуруючих між собою постачальників, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково. Можливість надання таких прав залежить виключно від

фізичних обмежень, що впливають з міркувань безпеки аеропорту. Якщо, виходячи з таких міркувань, здійснення самообслуговування є неможливим, послуги з наземного обслуговування будуть доступними для всіх авіапідприємств на рівних умовах; збори складаються з вартості наданих послуг; та ці послуги мають бути такими, які можна порівняти по типу та якості з послугами, які б надавалися в разі можливості здійснення самообслуговування.

4. Авіапідприємство будь-якої Сторони може здійснювати продаж послуг з повітряних перевезень на території іншої Сторони, безпосередньо та на вибір авіапідприємства через його агентів, окрім випадків, спеціально передбачених правилами здійснення нерегулярних перевезень країни, з території якої таке нерегулярне перевезення починається, та які стосуються захисту грошових коштів пасажирів, а також прав пасажирів, пов'язаних з скасуванням рейсу та поверненням грошових сум. Кожне авіапідприємство має право продавати такі перевезення, а будь-яка особа вільно їх купувати в національній або у вільноконвертованій валюті.

5. Кожне авіапідприємство має право конвертувати та переказувати за вимогою місцеві доходи, сума яких перевищує місцеві видатки, до своєї країни та, у випадках, якщо це суперечить законам і нормативно-правовим актам, які звичайно застосовуються, до іншої країни або країн на свій вибір. Конвертацію та переказ дозволяється здійснювати в найкоротші строки без обмежень або оподаткування цих сум за курсом обміну, який застосовується до поточних операцій і переказу на дату, коли авіапідприємство подає першу заявку на переказ.

6. Авіапідприємствам кожної Сторони дозволяється сплачувати місцеві витрати, включаючи купівлю палива, на території іншої Сторони в національній валюті. Авіапідприємства кожної Сторони, на власний розсуд, можуть сплачувати такі витрати на території іншої Сторони у вільноконвертованій валюті згідно з національними правилами в сфері валютного регулювання.

7. Здійснюючи або пропонуючи послуги з перевезень, передбачених цією Угодою, будь-яке авіапідприємство однієї Сторони може укласти спільні комерційні домовленості, такі, як угоди про надання блоку крісел, про спільне використання кодів або домовленості про лізинг з:

(a) авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Сторони;

(b) авіапідприємством або авіапідприємствами третьої країни; та

(c) перевізником будь-якої країни, що здійснює перевезення наземним

транспортom;

за умови, що всі учасники таких домовленостей (i) мають відповідні повноваження та (ii) відповідають вимогам, які звичайно застосовуються до таких домовленостей.

8. Авіапідприємствам і непрямим постачальникам послуг з вантажних перевезень обох Сторін дозволяється без будь-яких обмежень залучати до міжнародних повітряних перевезень будь-який наземний транспорт для перевезення вантажу до або з будь-яких пунктів на територіях Сторін, або третіх країн, включаючи перевезення до та з усіх аеропортів, у яких встановлено митні пільги, а також дозволяється перевозити вантаж, який знаходиться на митному складі та є не розмитненим, згідно з законами і нормативно-правовими актами, які застосовуються. Такий вантаж, що перевозиться наземним чи повітряним транспортом, допускається в аеропорту до митного оформлення та митних пільг. Авіапідприємства можуть на вибір здійснювати наземні перевезення самостійно або забезпечити їх здійснення шляхом укладення домовленостей з іншими перевізниками, які здійснюють перевезення наземним транспортом, включаючи наземні перевезення, які здійснюються іншими авіапідприємствами та непрямими постачальниками послуг з вантажних повітряних перевезень. Такі інтермодальні вантажні перевезення можуть бути запропоновані як єдине перевезення шляхом поєднання тарифу за комбіноване повітряне та наземне перевезення за умови недопущення дезінформації вантажовідправників стосовно такого перевезення.

Стаття 9

Мита та збори

1. Після прибуття на територію однієї Сторони повітряні судна, які експлуатуються авіапідприємствами іншої Сторони під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, їх комплектне бортове обладнання, наземне обладнання, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини (включаючи двигуни), бортові запаси (включаючи, але не обмежуючись такими продуктами, як продукти харчування, алкогольні та безалкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу або користування пасажирами в обмеженій кількості під час польоту), а також інші предмети, призначені для використання або які використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення, звільняються на основі взаємності від усіх імпорتنних обмежень, податків на майно та податків на капітал, мит, акцизних зборів, а також інших подібних платежів і зборів, які (a) встановлюються національними органами влади та (b) не базуються на вартості послуг, які надаються, за умови, що таке

обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна.

2. На основі взаємності також звільняються від податків, платежів, мит і зборів, зазначених у пункті 1 цієї статті, за винятком зборів, які базуються на вартості послуг, що надаються:

- (a) бортові запаси, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони та прийняті на борт у межах встановлених лімітів для використання на борту повітряного судна, яке відправляється з аеропорту, авіапідприємства іншої Сторони, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси повинні бути використані на відрізку польоту, що здійснюється над територією Сторони, де вони були прийняті на борт;
- (b) наземне обладнання та запасні частини (включаючи двигуни), ввезені на територію будь-якої Сторони з метою обслуговування, технічного обслуговування або ремонту повітряного судна авіапідприємства іншої Сторони, що експлуатується під час здійснення міжнародних повітряних перевезень;
- (c) паливо, мастильні матеріали та витратні технічні запаси, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони для використання на борту повітряного судна авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси повинні бути використані на відрізку польоту, що здійснюється над територією Сторони, де вони були прийняті на борт; та
- (d) інформаційні та рекламні матеріали, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони та прийняті на борт у межах встановлених лімітів для використання на борту повітряного судна, яке відправляється з аеропорту, авіапідприємства іншої Сторони, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці матеріали повинні бути використані на відрізку польоту, що здійснюється над територією Сторони, де вони були прийняті на борт.

3. До обладнання та запасів, зазначених у пунктах 1 та 2 цієї статті, може бути висунута вимога щодо їх перебування під наглядом або контролем відповідних органів влади.

4. Звільнення, передбачені цією статтею, також надаються у випадку, якщо авіапідприємства однієї Сторони уклали домовленості з іншим авіапідприємством щодо позичання або передачі на території іншої Сторони матеріалів, зазначених у пунктах 1 і 2 цієї статті, за умови, що інша Сторона надає цьому авіапідприємству такі ж звільнення.

Стаття 10 Збори з користувачів

1. Збори з користувачів, які можуть стягуватися компетентними органами або установами кожної Сторони, які стягують збори, з авіапідприємств іншої Сторони, повинні бути справедливими, обґрунтованими, недискримінаційними та пропорційно розподілятися між категоріями користувачів. У будь-якому випадку такі збори стягуються з авіапідприємств іншої Сторони на умовах не менш вигідних, ніж найвигідніші, за яких вони стягуються з іншого авіапідприємства на момент встановлення розміру зборів.

2. Збори з користувачів, які стягуються з авіапідприємств іншої Сторони компетентними органами або установами, які стягують збори, можуть відображати, але не повинні перевищувати, повну вартість аеропортових засобів, засобів щодо охорони навколишнього середовища в районі аеропорту, аеронавігаційних засобів і засобів авіаційної безпеки, а також послуг, що надаються в аеропорту або в межах системи аеропорту. Такі збори можуть включати обґрунтований коефіцієнт рентабельності активів після їх амортизації. Засоби та послуги, за користування якими стягуються збори, надаються на належному та економічному рівні.

3. Кожна Сторона сприяє проведенню консультацій між компетентними органами або установами на своїй території, які стягують збори, та авіапідприємствами, які користуються послугами та засобами, та заохочує компетентні органи або установи, які стягують збори, та авіапідприємства до обміну інформацією, яка може бути необхідною для ретельного аналізу обґрунтованості зборів відповідно до принципів, визначених у пунктах 1 та 2 цієї статті. Кожна Сторона сприяє тому, щоб компетентні органи, які стягують збори, в прийнятні строки надавали користувачам пропозиції стосовно змін щодо зборів з користувачів для того, щоб користувачі мали змогу висловити свою точку зору з цього питання до введення в дію таких змін.

4. Жодна Сторона не буде залучена до процедури вирішення спорів відповідно до статті 15 (Вирішення спорів) цієї Угоди у разі порушення будь-якого положення цієї статті, за винятком випадків, коли вона: (а) не проаналізувала в розумні строки розмір збору або практику його стягнення, що є предметом незадоволення, висловленого іншою Стороною; або (б) за результатами такого аналізу не вжила всіх необхідних заходів в межах своїх повноважень з метою перегляду розміру збору або практики його стягнення, що не відповідає положенням цієї статті.

Стаття 11 Справедлива конкуренція

1. Кожна Сторона надає авіапідприємствам обох Сторін рівні та справедливі можливості для конкуренції під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, які регулюються цією Угодою.
2. Кожна Сторона дозволяє кожному авіапідприємству визначати частоту та ємність міжнародних повітряних перевезень, що ним пропонуються, враховуючи комерційну ситуацію на ринку. Відповідно до цього права жодна Сторона не обмежує в односторонньому порядку обсяг перевезень, їх частоту або регулярність, або тип/типи повітряних суден, які експлуатуються авіапідприємствами іншої Сторони, окрім випадків, коли такі обмеження встановлюються з митних, технічних, експлуатаційних причин або з причин охорони навколишнього середовища відповідно до єдиних умов, передбачених Статтею 15 Конвенції.
3. Жодна Сторона не застосовує до авіапідприємств іншої Сторони права першої відмови, завищені ставки, необґрунтовані платежі або не висуває будь-яких інших вимог щодо ємності, частоти або обсягу повітряних перевезень, які б не відповідали цілям цієї Угоди.
4. Жодна Сторона не вимагає від авіапідприємств іншої Сторони подання на затвердження розкладів руху, програм виконання нерегулярних рейсів або операційних планів, окрім випадків, коли це вимагається на недискримінаційній основі з метою забезпечення єдиних умов, передбачених пунктом 2 цієї статті, або може бути дозволено в окремих випадках, передбачених цією Угодою. Якщо Сторона вимагає подання таких документів для ознайомлення, вона зводить до мінімуму адміністративні формальності та процедури, які вимагаються від посередників з надання послуг з повітряних перевезень та авіапідприємств іншої Сторони під час подання цих документів.

Стаття 12 Встановлення тарифів

1. Кожна Сторона дозволяє авіапідприємствам обох Сторін встановлювати тарифи на повітряні перевезення, враховуючи комерційну ситуацію на ринку.
2. Тарифи, встановлені на міжнародні повітряні перевезення, які здійснюються між територіями Сторін, не повинні надаватися на затвердження. Не зважаючи на вищезгадане, авіапідприємства Сторін на запит надають авіаційним властям Сторін негайний доступ до інформації щодо історичних, діючих та запропонованих до встановлення тарифів у такий спосіб та у вигляді, що є прийнятним для таких авіаційних властей.

Стаття 13 Консультації

Будь-яка Сторона може в будь-який час направити запит щодо проведення консультацій з іншою Стороною стосовно цієї Угоди. Такі консультації розпочнуться в найкоротші строки, але не пізніше ніж через шістдесят (60) днів з дати отримання іншою Стороною письмового запиту, якщо Сторони не домовилися про інше.

Стаття 14 Зміни та доповнення

1. Зміни та доповнення до цієї Угоди можуть бути внесені за письмовою згодою Сторін.
2. Зміни та доповнення набирають чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін, яке підтверджує завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання змінами та доповненнями чинності.

Стаття 15 Вирішення спорів

1. Будь-який спір, який виникає в рамках цієї Угоди, окрім спорів, що можуть виникати на підставі статті 12 (Встановлення тарифів) цієї Угоди, не врегульований протягом тридцяти (30) днів з дати, визначеної для проведення консультацій згідно з запитом щодо проведення таких консультацій відповідно до статті 13 (Консультації) цієї Угоди, може бути переданий за згодою Сторін на розгляд будь-якій особі або органу. Якщо Сторони не дійшли згоди з цього питання, будь-яка Сторона може направити іншій Стороні дипломатичними каналами письмовий запит щодо арбітражного вирішення спору.
2. Арбітражне вирішення спору здійснюється арбітражним судом, що складається з трьох арбітрів, які призначаються наступним чином:
 - (а) протягом тридцяти (30) днів з дати отримання запиту щодо арбітражного вирішення спору, кожна Сторона призначає по одному арбітру. Протягом шістдесяти (60) днів з дати призначення цих двох арбітрів, вони за взаємною згодою призначають третього арбітра, який діє як Президент арбітражного суду;
 - (б) якщо будь-яка Сторона не може призначити арбітра, або якщо третій

арбітр не призначений відповідно до підпункту (а) цього пункту, будь-яка Сторона може звернутися до Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації з проханням здійснити призначення необхідного арбітра або арбітрів протягом тридцяти (30) днів. Якщо Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації є громадянином однієї зі Сторін, Перший віце-президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації, який не був усунений з цієї ж причини, здійснює призначення.

3. Арбітражний суд має право визначати межі своєї юрисдикції відповідно до цієї Угоди та, за виключенням випадків, коли домовлено про інше, встановлювати свої власні процесуальні норми. З моменту як арбітражний суд сформовано, він може на запит будь-якої Сторони рекомендувати тимчасові допоміжні заходи до моменту прийняття ним остаточного рішення. На запит будь-якої зі Сторін або якщо арбітражний суд вважає за необхідне, не пізніше ніж через п'ятнадцять (15) днів з дати, коли арбітражний суд остаточно сформовано, проводиться конференція з метою чіткого визначення питань, які виносяться на його розгляд і конкретних процедур, яких слід дотримуватись.

4. Якщо не домовлено про інше або якщо арбітражний суд не вирішив іншого, позов подається протягом сорока п'яти (45) днів з дати, коли арбітражний суд остаточно сформовано, та протягом шістдесяти (60) днів після цього надається письмове заперечення відповідача щодо позову. Будь-яка відповідь позивача повинна бути надана протягом тридцяти (30) днів з дати надання письмового заперечення відповідача щодо позову. Будь-яка відповідь відповідача надається протягом тридцяти (30) днів відповідно. На запит будь-якої Сторони або якщо арбітражний суд вважає за необхідне, судові слухання розпочнуться протягом сорока п'яти (45) днів з дати подання останнього клопотання.

5. Арбітражний суд докладає зусиль, щоб надати письмове рішення по суті справи протягом тридцяти (30) днів після завершення слухань, або, якщо судові слухання не проводились – з дати подання останнього клопотання. Арбітражний суд приймає рішення більшістю голосів.

6. Сторони можуть подати запити про надання роз'яснень щодо рішення арбітражного суду протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати його прийняття, та будь-яке роз'яснення має бути надане протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати отримання такого запиту.

7. Кожна Сторона забезпечує виконання в повному обсязі будь-якого рішення арбітражного суду відповідно до свого національного законодавства.

8. Витрати арбітражного суду, включаючи плату арбітрам та їх витрати,

розподіляються порівну між Сторонами. Будь-які витрати, пов'язані з участю Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації відповідно до процедур, про які йдеться в пункті 2(b) цієї статті, вважаються частиною витрат арбітражного суду.

Стаття 16 Припинення дії

Будь-яка Сторона може в будь-який час письмово повідомити іншу Сторону про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода припиняє дію опівночі за Гринвічем наприкінці поточного періоду авіаперевезень Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) у році, наступному за датою отримання письмового повідомлення про припинення дії цієї Угоди, якщо це повідомлення не було відкликано за згодою Сторін до закінчення цього періоду.

Стаття 17 Реєстрація в ІКАО

Ця Угода та всі зміни та доповнення до неї реєструються в Міжнародній організації цивільної авіації.

Стаття 18 Набрання чинності

Ця Угода набирає чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін, яке підтверджує завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.

Після набрання чинності цієї Угоди припиняє дію Угода між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряний транспорт, вчинена 5 червня 2000 року.

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

УЧИНЕНО в _____, дня _____ 20__ року, в _____ двох примірниках, кожний англійською та українською мовами. Текст англійською мовою має переважну силу.

За Уряд Сполучених Штатів Америки За Уряд України
