



ЗАКОН УКРАЇНИ

Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України
та Урядом Ісландії про повітряне сполучення

Верховна Рада України постановляє:

Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Ісландії про повітряне сполучення, вчинену 2 грудня 2021 року в м. Стокгольм, яка набирає чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін про завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності, ратифікувати (додається).

Президент України

м. Київ
16 листопада 2021 року
№ 2744-IX



В. ЗЕЛЕНСЬКИЙ

174

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

Кабінет Міністрів України та Уряд Ісландії (далі – Сторони),

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

бажаючи активізувати свої взаємні відносини в галузі цивільної авіації та укласти Угоду з метою встановлення та здійснення регулярних повітряних сполучень між Україною та Ісландією, а також за межами їх відповідних територій;

бажаючи сприяти розвитку міжнародної авіаційної системи, яка ґрунтується на конкуренції між авіа підприємствами на ринку з мінімальним урядовим втручанням та регулюванням;

бажаючи сприяти розширенню можливостей для міжнародного повітряного сполучення;

бажаючи гарантувати найвищий рівень безпеки польотів і авіаційної безпеки під час здійснення міжнародних повітряних сполучень та, в черговий раз підтверджуючи своє серйозне занепокоєння з приводу актів або загроз безпеці повітряних суден, які загрожують безпеці людей або майна, негативно впливають на здійснення повітряних сполучень і підривають суспільну довіру в безпеці цивільної авіації;

домовились про таке:

**Стаття I
Визначення**

У цій Угоді, якщо не передбачено іншого, термін:

- (а) «авіаційні власті» щодо України означає Державну авіаційну службу, а щодо Ісландії – Міністерство комунікацій або в обох випадках – будь-яку особу чи орган, який може бути уповноважений здійснювати функції, що в цей час виконують згадані власті;
- (б) «Угода» означає цю Угоду, додаток до неї, який становить її невід'ємну частину, а також будь-які зміни та доповнення до них;
- (с) «договірні лінії» означає регулярні міжнародні повітряні сполучення за маршрутами, встановленими в додатку до цієї Угоди, що здійснюються з метою перевезення пасажирів, вантажу та пошти, окремо чи комбіновано;
- (д) «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіа підприємство» та «зупинка з некомерційними цілями» вживаються в значеннях, наведених у статті 96 Конвенції;
- (е) «смість» щодо повітряного судна означає комерційне завантаження цього повітряного судна, яке використовується на маршруті або частині маршруту; а щодо встановленого маршруту – смість повітряного судна, яке експлуатується за цим

маршрутом, помножену на кількість рейсів, виконаних таким повітряним судном протягом певного періоду на цьому маршруті або на його частині;

- (f) «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, вчинену в Чикаго 7 грудня 1944 року, яка містить: будь-яку поправку до неї, яка набрала чинності згідно зі статтею 94 (а) Конвенції та була ратифікована обома Сторонами, а також будь-який Додаток або будь-які зміни та доповнення до нього, прийняті згідно зі статтею 90 Конвенції, в тій мірі, в якій такі Додатки або зміни та доповнення в будь-який час є чинними для обох Сторін;
- (g) «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке призначено та отримало дозволи згідно зі статтею 3 цієї Угоди;
- (h) «держави ЄЕП ЄАВТ» означає держави-члени Європейської асоціації вільної торгівлі, які також є сторонами Угоди про Європейський економічний простір;
- (i) «Європейський економічний простір» (ЄЕП) означає розширену зону вільної торгівлі, встановлену Угодою про Європейський економічний простір, вчиненою в м. Опорто 2 травня 1992 року, між Європейським Співтовариством та його державами-членами з однієї сторони та державами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ), державою-членом якої є Ісландія, за виключенням Швейцарії, з іншої сторони;
- (j) «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий компетентними органами держави Сторони авіапідприємству на підтвердження того, що авіапідприємство має професійну компетенцію та структуру здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;
- (k) «законодавство Сторони» означає чинні закони та нормативно-правові акти держави Сторони;
- (l) «встановлений маршрут» означає будь-який маршрут, встановлений у додатку до цієї Угоди;
- (m) «стандарт» означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, одлакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної авіонавігації, та яких будуть дотримуватись Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту Сторони в обов'язковому порядку направляють до Міжнародної організації цивільної авіації (далі – «ІКАО») повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;
- (n) «територія Сторони» означає територію держави Сторони та вживається в значенні, наведеному в статті 2 Конвенції;
- (o) «тариф» означає розмір оплати, яка стягується за перевезення пасажирів, багажу та вантажу й умови, відповідно до яких ця оплата застосовується, включаючи оплату й умови стосовно агентських та інших додаткових послуг, наданих авіапідприємством у зв'язку з здійсненням повітряних перевезень, але за винятком винагороди й умов щодо перевезення пошти;
- (p) «збори з користувачів» означає збір або збори, що стягуються з авіапідприємств

компетентним органом держави Сторони або дозволені ним до стягнення за користування аеропортовими, аеронавігаційними засобами або засобами з авіаційної безпеки чи послугами, включаючи відповідні послуги та засоби для обслуговування повітряних суден, їх екіпажів, пасажирів і вантажу.

Стаття 2 Надання прав

1. З метою здійснення регулярних міжнародних повітряних сполучень за маршрутами, встановленими в додатку до цієї Угоди, кожна Сторона надає призначеним авіа підприємствам іншої Сторони такі права:

- (a) право здійснювати проліт її території без посадки;
- (b) право здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями; та
- (c) право здійснювати зупинки на її території в пунктах, визначених у додатку до цієї Угоди, з метою прийняття на борт та (або) зняття з нього міжнародного комерційного завантаження – пасажирів, багажу, вантажу та пошти, які перевозяться окремо чи комбіновано під час експлуатації договірних ліній.

2. Зазначене в цій статті не розглядається як надання права призначеному авіа підприємству або авіа підприємствам однієї Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Сторони пасажирів, їх багаж, вантаж або пошту, які перевозяться за винагороду або на умовах оренди та призначені для перевезення до іншого пункту на території цієї іншої Сторони.

Стаття 3 Призначення та надання дозволів

1. Кожна Сторона має право призначити одне авіа підприємство або авіа підприємства з метою експлуатації договірних ліній за кожним із маршрутів, встановлених у додатку до цієї Угоди, а також скасувати або змінити такі призначення. Повідомлення про призначення, його скасування або зміну оформлюються письмово та передаються дипломатичними каналами іншій Стороні.

2. Після отримання такого повідомлення про призначення авіа підприємства та заявки, поданої призначеним авіа підприємством за формою та в порядку, передбаченому для надання дозволів на виконання польотів, а також на експлуатацію договірних ліній, інша Сторона надає відповідні дозволи з мінімальною процедурною затримкою за умови, якщо:

(a) авіа підприємство, призначене Україною:

(i) засновано та зареєстровано як юридична особа на території України, а також має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до її національного законодавства;

(ii) Україна здійснює і підтримує фактичний нормативний контроль над авіа підприємством; та

(iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить Україні та (або) громадянам України, та Україною та (або) громадянами України забезпечується фактичний контроль над ним;

(b) авіапідприємство, призначене Ісландією:

(i) засновано на території Ісландії згідно з Угодою про Європейський економічний простір, а також має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до національного законодавства, прийнятого згідно з Угодою про Європейський економічний простір;

(ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється і підтримується державою-членом Європейського економічного простору, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, та в призначенні чітко вказані відповідні авіаційні власті; та

(iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить і має постійно належати державам-членам Європейського економічного простору та (або) громадянам держав-членів Європейського економічного простору, та такими державами та (або) громадянами постійно забезпечується фактичний контроль над ним;

(c) призначене авіапідприємство здатне виконувати умови, передбачені законодавством, які звичайно застосовуються щодо здійснення міжнародних повітряних сполучень Стороною, яка розглядає заявку або заявки; та

(d) положення, передбачені статтею 7 та статтею 8 цієї Угоди, виконуються та застосовуються Стороною, яка призначає авіапідприємство.

3. Якщо авіапідприємство належним чином призначено та отримало відповідні дозволи, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній за встановленими маршрутами за умови дотримання авіапідприємством всіх застосовних положень цієї Угоди.

Стаття 4

Скасування дозволів

1. Будь-яка Сторона має право скасувати, відмовити в наданні дозволу на виконання польотів або дозволів на експлуатацію договірних ліній авіапідприємства, призначеного іншою Стороною, тимчасово призупинити або обмежити їх дію за умови, якщо:

(a) авіапідприємство, призначене Україною:

(i) не засновано або не зареєстровано як юридична особа на території України або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, яка видається відповідно до її національного законодавства;

(ii) Україна не здійснює або не підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством; або

(iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить Україні та (або) громадянам України, або фактичний контроль над ним не забезпечується Україною та (або) громадянами України;

(b) авіапідприємство, призначене Ісландією:

- (i) не засновано на території Ісландії згідно з Угодою про Європейський економічний простір або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, яка видається відповідно до національного законодавства, прийнятого згідно з Угодою про Європейський економічний простір;
- (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством не здійснюється або не підтримується державою-членом Європейського економічного простору, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, або в призначенні чітко не вказані відповідні авіаційні власті; або
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить державі-члену Європейського економічного простору та (або) громадянам держав-членів Європейського економічного простору, або фактичний контроль над ним постійно не забезпечується державою-членом Європейського економічного простору та (або) громадянами держав-членів Європейського економічного простору;

(c) призначене авіапідприємство не може навести переконливих доказів своєї спроможності виконувати умови, передбачені законодавством, які звичайно застосовуються щодо здійснення міжнародних повітряних сполучень Стороною, яка розглядає заявку або заявки;

(d) призначене авіапідприємство не дотримується законодавства Сторони, яка надає права, зазначені в статті 2 цієї Угоди;

(e) призначене авіапідприємство не в змозі здійснювати перевезення відповідно до умов, передбачених цією Угодою; або

(f) Сторона, яка призначає авіапідприємство, не дотримується положень статті 7 або статті 8 цієї Угоди.

2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у пунктах 1(d), 1(e) або 1(f) цієї статті, то права, передбачені цією статтею, використовуються тільки після консультації з іншою Стороною згідно зі статтею 15 цієї Угоди.

3. Ця стаття не обмежує прав будь-якої Сторони щодо відмови у наданні, скасування дозволу на виконання польотів або на експлуатацію договірних ліній призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони, обмеження їх дії або щодо встановлення умов по відношенню до таких дозволів згідно з положеннями статті 7 та статті 8 цієї Угоди.

Стаття 5

Застосування законодавства

1. Під час прибуття на територію однієї Сторони, перебування в межах цієї території або відправлення з неї призначені авіапідприємства іншої Сторони мають дотримуватися її законодавства щодо експлуатації та навігації повітряних суден, які використовуються під час здійснення міжнародних повітряних сполучень.

2. Під час прибуття на територію однієї Сторони, перебування в межах цієї території або відправлення з неї законодавство цієї Сторони, яке регулює прибуття на її територію або відправлення з неї пасажирів, екіпажу або вантажу, що перевозиться на борту повітряних суден (включаючи правила щодо в'їзду, порядку розмітнення, авіаційної безпеки, здійснення імміграційного, паспортного, митного контролю та карантину, а у випадку перевезення пошти – поштові правила), є обов'язковим для дотримання такими пасажирями, екіпажем або особами, які діють від їхнього імені, та має застосовуватися до вантажу, що перевозиться призначеними авіапідприємствами іншої Сторони.

3. Застосовуючи передбачене цією статтею законодавство, жодна Сторона не надає переваги своєму власному або будь-якому іншому авіапідприємству перед призначеним авіапідприємством іншої Сторони, яке здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення.

Стаття 6

Визнання сертифікатів і свідоцтв

1. З метою експлуатації договірних ліній, передбачених цією Угодою, кожна Сторона визнає дійсними сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які були видані або визнані дійсними державою, відповідальною за регуляторний контроль над призначеним авіапідприємством, та все ще залишаються чинними, за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва були видані чи визнані дійсними, дорівнюють мінімальним стандартам, які встановлені або можуть бути встановлені відповідно до Конвенції.

2. Проте, кожна Сторона залишає за собою право відмовитися визнавати дійсними для виконання польотів над її власною територією або посадки на цій території посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, видані громадянам її держави іншою Стороною чи визнані нею дійсними.

Стаття 7

Безпека польотів

1. Кожна Сторона може в будь-який час направити іншій Стороні запит щодо проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів, які підтримуються іншою Стороною в будь-якій зі сфер, що стосуються аеронавігаційних засобів, екіпажів, повітряних суден та їх експлуатації. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання цього запиту.

2. Якщо за результатами таких консультацій одна Сторона виявляє, що інша Сторона не дотримується та належним чином не застосовує стандарти з безпеки польотів у сферах, зазначених у пункті 1 цієї статті, які принаймні відповідають мінімальним стандартам, встановленим на той час відповідно до Конвенції, інша Сторона повинна бути поінформована першою Стороною про такі недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до вищезазначених стандартів. Інша Сторона повинна вжити відповідних заходів з метою усунення виявлених недоліків. Якщо інша 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. Згідно зі статтею 16 Конвенції Сторони також домовилися, що будь-які повітряні судна, які експлуатуються призначеним авіапідприємством однієї Сторони або від його імені для здійснення перевезень на територію іншої Сторони або з неї, можуть під час перебування

на території іншої Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Сторони огляду (далі – «інспекція на пероні») за умови, що це не призведе до необгрунтованої затримки в експлуатації повітряного судна. Не зважаючи на зобов'язання згідно зі статтею 33 Конвенції, метою проведення інспекції на пероні є перевірка дійсності відповідних бортових документів, свідочть членів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання на відповідність стандартам з безпеки польотів, встановленим на той час відповідно до Конвенції.

4. Якщо під час проведення інспекції на пероні або серії інспекцій на пероні виникають серйозні підстави вважати, що:

- (а) повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, встановленим на той час відповідно до Конвенції; або
- (б) відсутні ефективне дотримання та застосування стандартів з безпеки польотів, встановлених на той час відповідно до Конвенції,

то Сторона, уповноважені представники якої проводять інспекцію на пероні, може в цілях статті 33 Конвенції дійти висновку, що вимоги, згідно з якими були видані або визнані дійсними посвідчення чи свідочтва стосовно цього повітряного судна або його екіпажу, або вимоги щодо експлуатації цього повітряного судна, не відповідають мінімальним стандартам, встановленим відповідно до Конвенції.

5. У разі відмови представника призначеного авіапідприємства або авіапідприємств однієї Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні повітряного судна, яке експлуатується цим авіапідприємством або авіапідприємствами, інша Сторона може зробити висновок, про який йдеться в пункті 4 цієї статті.

6. Кожна Сторона залишає за собою право негайно призупинити дію дозволу на виконання польотів та дозволів на експлуатацію договірних ліній призначеного авіапідприємства іншої Сторони або змінити його умови, якщо перша Сторона за результатами інспекції на пероні, серії інспекцій на пероні, у разі відмови в проведенні інспекції на пероні, за результатами консультацій або в інших випадках вирішить, що такі дії є необхідними для забезпечення безпеки польотів авіапідприємства.

7. Будь-які дії однієї Сторони по відношенню до призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони згідно з пунктом 2 або пунктом 6 цієї статті припиняються, як тільки підставу для вжиття таких заходів буде усунуто.

8. Якщо з урахуванням пункту 2 цієї статті, встановлено, що одна Сторона продовжує не дотримуватися вищезазначених стандартів після закінчення погодженого періоду, Генеральний секретар ІКАО повинен бути поінформований про це. Він також повинен бути поінформований про подальше задовільне вирішення ситуації.

Стаття 8 Авіаційна безпека

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями, які виникають на підставі міжнародного права, Сторони підтверджують, що їх взаємне зобов'язання щодо захисту безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Сторони будуть, зокрема, діяти згідно з положеннями Конвенції про злочини та деякі інші

акти, що вчиняються на борту повітряного судна, вчиненої в м. Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, вчиненої в м. Гаага 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, вчиненої в м. Монреаль 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, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаного в м. Монреаль 24 лютого 1988 року, а також Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, вчиненої в м. Монреаль 1 березня 1991 року, та будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть держави обох Сторін.

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, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також з метою запобігання будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

3. Сторони у своїх відносинах діють згідно з положеннями з авіаційної безпеки та відповідної рекомендованої практики, встановленої ІКАО та визначеної як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій такі положення з авіаційної безпеки застосовуються до Сторін. Сторони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстровані на їх території, експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються або мають основне місце діяльності на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх території, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Сторона погоджується з тим, що до її експлуатантів повітряних суден висувається вимога дотримуватись положень з авіаційної безпеки, зазначених у пункті 3 цієї статті, дотримання яких вимагається іншою Стороною під час прибуття на територію цієї іншої Сторони, відправлення з неї або перебування в її межах. Кожна Сторона забезпечує вжиття на своїй території ефективних заходів для захисту повітряних суден і перевірки пасажирів, екіпажу та їх багажу й ручної поклажі, а також вантажу та бортових запасів перед і під час прийняття на борт або завантаження. Кожна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Сторони щодо вжиття спеціальних заходів з безпеки у відповідь на певну загрозу.

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

6. Якщо одна Сторона має серйозні підстави вважати, що інша Сторона порушила положення з авіаційної безпеки цієї статті, авіаційні власті цієї Сторони можуть направити запит щодо проведення негайних консультацій з авіаційними властями іншої Сторони. Якщо протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати отримання такого запиту згоди не досягнуто, то це є підставою для відмови у наданні, скасування дозволу на виконання польотів та дозволів на експлуатацію договірних ліній призначеного авіапідприємства або авіапідприємств цієї іншої Сторони, обмеження їх дії або встановлення умов щодо таких дозволів. У разі виникнення надзвичайних обставин будь-яка Сторона може вжити тимчасових заходів до закінчення п'ятнадцятиденного (15) строку.

Стаття 9 Комерційні можливості

1. Призначені авіапідприємства кожної Сторони мають право відкривати свої представництва на території іншої Сторони з метою рекламної підтримки повітряних перевезень та продажу квитків на них.
2. Призначені авіапідприємства кожної Сторони мають право відповідно до законодавства іншої Сторони, яке регулює в'їзд на її територію, перебування та працевлаштування, направити та утримувати на території іншої Сторони адміністративний персонал, персонал з продажу квитків на повітряні перевезення, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень.
3. Призначені авіапідприємства кожної Сторони мають право здійснювати на території іншої Сторони наземне обслуговування власними силами («самообслуговування») або на свій вибір обирати серед конкуруючих постачальників таких послуг, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково. Надання цих прав залежить лише від обмежень, обумовлених вимогами щодо аеропортової безпеки. Якщо такі вимоги виключають здійснення самообслуговування, послуги з наземного обслуговування мають надаватися на рівних умовах усім авіапідприємствам. Розмір зборів повинен ґрунтуватися на вартості послуг, які надаються, і ці послуги мають бути такими самими по типу та якості в порівнянні з послугами з самообслуговування, у разі можливості його здійснення.
4. Будь-яке призначене авіапідприємство кожної Сторони може здійснювати продаж квитків на повітряні перевезення на території іншої Сторони безпосередньо або на вибір призначеного авіапідприємства через своїх агентів. Кожне призначене авіапідприємство має право продавати, а будь-яка особа вільно купувати квитки на такі перевезення в національній або у вільноконвертованій валюті відповідно до законодавства в сфері валютного регулювання іншої Сторони.
5. Кожне призначене авіапідприємство Сторони має право конвертувати та переказувати до своєї держави відповідно до законодавства в сфері валютного регулювання кожної Сторони доходи, отримані на території іншої Сторони від реалізації послуг з перевезень на договірних лініях пасажирів, вантажу та пошти, сума яких перевищує видатки. Конвертація та переказ мають бути дозволені в найкоротші строки без обмежень або стягнення будь-яких зборів за курсом обміну, що застосовується до поточних операцій та переказу на дату, коли перевізник подає першу заяву на переказ.
6. Призначеним авіапідприємствам кожної Сторони дозволяється сплачувати місцеві витрати, включаючи купівлю палива, на території іншої Сторони в національній валюті. На власний розсуд призначені авіапідприємства кожної Сторони можуть сплачувати такі витрати на території іншої Сторони в будь-якій вільноконвертованій валюті відповідно до законодавства цієї іншої Сторони.
7. Питання щодо уникнення подвійного оподаткування регулюються Конвенцією між Урядом України і Урядом Ісландії про уникнення подвійного оподаткування та запобігання податковим ухиленням стосовно податків на доходи та капітал, укладеною в м. Київ 8 листопада 2006 року.

Стаття 10 Мита та збори

1. Кожна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до свого національного законодавства звільняє призначене авіапідприємство іншої Сторони від мит, акцизних зборів, зборів за огляд та інших національних податків і зборів на повітряні судна, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси (включаючи, проте не обмежуючись, такими товарами як продукти харчування, алкогольні та безалкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу або використання виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден), а також на інші предмети, такі як друковані бланки квитків на повітряні перевезення, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знаку призначеного авіапідприємства та звичайні рекламні матеріали, які розповсюджуються цим призначеним авіапідприємством безкоштовно та призначені для використання або використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден призначеного авіапідприємства такої іншої Сторони, що здійснюють експлуатацію договірних ліній.

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

- (a) ввозяться на територію однієї Сторони призначеним авіапідприємством іншої Сторони або від його імені;
- (b) знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Сторони після прибуття на територію іншої Сторони або після відправлення з цієї території; або
- (c) приймаються на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Сторони на території іншої Сторони та призначені для використання під час експлуатації договірних ліній,

незалежно від того використовуються чи споживаються такі предмети цілком у межах території Сторони, яка надає звільнення, за умови, що перехід права власності на такі предмети не здійснюється на території згаданої Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства будь-якої Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Сторони тільки за згодою митних органів держави цієї іншої 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 цієї Сторони.

4. Звільнення, передбачені цією статтею, також застосовуються у випадках, якщо призначене авіапідприємство однієї Сторони уклало домовленості з іншими авіапідприємствами стосовно оренди або передачі на території іншої Сторони предметів, зазначених у пункті 1 цієї статті, за умови, що таким іншим авіапідприємствам також надаються такі звільнення цією іншою Стороною.

5. Ніщо в цій Угоді не перешкоджає будь-якій Стороні встановлювати на недискримінаційній основі податки, збори, мита або митні збори на паливо, що постачається на її територію для використання повітряним судном:

- (а) призначеного Україною авіапідприємства, яке прямує з пункту або пунктів на території Ісландії до іншого пункту або пунктів на території Ісландії або на території іншої держави-члена Європейського Союзу або держави ЄП ЄАВТ; та
- (б) призначеного Ісландією авіапідприємства, яке прямує з пункту або пунктів на території України до іншого пункту або пунктів на території України.

Стаття 11 Прямий транзит

Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію будь-якої Сторони та не залишають відведеної для цієї мети зони аеропорту, підлягають лише контролю на авіаційну безпеку, якщо тільки заходами з безпеки для запобігання насильству, повітряному пірагству та незаконному перевезенню наркотичних речовин не передбачено іншого. Багаж і вантаж, які прямують транзитом, звільняються від мит й інших подібних податків і зборів.

Стаття 12 Збори з користувачів

1. Збори з користувачів, які можуть встановлюватися компетентними властями або органами держави кожної Сторони, які стягують збори, по відношенню до призначених авіапідприємств іншої Сторони, повинні бути справедливими, обґрунтованими, недискримінаційними та порівну розподілятися між категоріями користувачів. У будь-якому випадку розмір таких зборів з користувачів повинен встановлюватися для призначених авіапідприємств іншої Сторони на умовах не менш вигідних, ніж ті, що є найвигіднішими серед доступних будь-якому іншому авіапідприємству на момент встановлення розміру зборів.

2. Кожна Сторона сприяє проведенню консультацій між компетентними властями або органами своєї держави, які стягують збори, та призначеними авіапідприємствами, які користуються послугами та засобами, а також сприяє обміну між компетентними властями або органами, які стягують збори, та призначеними авіапідприємствами інформацією, яка може бути необхідною для проведення точного аналізу обґрунтованості розміру зборів відповідно до принципів, зазначених у пункті 1 цієї статті. Кожна Сторона наполегливо рекомендує компетентним властям або органам своєї держави, які стягують збори, направляти таким авіапідприємствам повідомлення з обґрунтуванням будь-яких пропозицій стосовно зміни зборів з користувачів, щоб надати їм можливість висловити свою точку зору до введення в дію таких змін.

Стаття 13 Справедлива конкуренція та затвердження розкладів

1. Кожна Сторона надає призначеним авіапідприємствам обох Сторін справедливі та рівні можливості для вільної конкуренції під час здійснення міжнародних повітряних сполучень, передбачених цією Угодою.

2. Кожна Сторона дозволяє кожному призначеному авіапідприємству визначати емність встановленого маршруту, ґрунтуючись на експлуатаційних умовах, встановлених у

додатку до цієї Угоди. Авіаційні власті жодної Сторони не вводять в односторонньому порядку обмежень щодо обсягу перевезень, частоти або регулярності перевезень, або типу чи типів повітряних суден, які експлуатуються призначеними авіа підприємствами іншої Сторони, за виключенням випадків, коли це може бути викликано митними, технічними, експлуатаційними вимогами або вимогами стосовно охорони навколишнього середовища відповідно до єдиних умов згідно зі статтею 15 Конвенції.

3. Жодна Сторона не застосовує до призначених авіа підприємств іншої Сторони право першої відмови, завищені ставки, необґрунтовані платежі або будь-які інші вимоги щодо ємності, частоти або обсягу перевезень, які б не відповідали цілям цієї Угоди.

4. Призначене авіа підприємство будь-якої Сторони подає розклади руху на договірних лініях на затвердження авіаційним властям іншої Сторони не менш ніж за сорок п'ять (45) днів до запропонованої дати початку експлуатації договірних ліній. В окремих випадках цей строк може бути скорочений за згодою зазначених властей. Будь-які подальші зміни до затвердженого розкладу руху будь-якого призначеного авіа підприємства будь-якої Сторони подаються на затвердження авіаційним властям іншої Сторони.

Стаття 14 Тарифи

1. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіа підприємствами обох Сторін на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи експлуатаційні витрати, помірний прибуток і особливості перевезень. Авіаційні власті Сторін вважатимуть неприйнятними тарифи, які є необґрунтовано дискримінаційними, надмірно високими або обмежуючими через зловживання домінуючим становищем на ринку, або штучно заниженими через пряму або непряму субсидію або підтримку.

2. Авіаційні власті кожної Сторони можуть вимагати від призначеного авіа підприємства повідомлення про встановлення тарифів на пасажирські повітряні перевезення, які здійснюються ним згідно з цією Угодою, або подання тарифів. Це не стосується тарифів на вантажні повітряні перевезення або тарифів, які встановлюються призначеним авіа підприємством іншої Сторони на перевезення між пунктами на території першої Сторони та третьою державою.

3. Втручання авіаційних властей Сторін обмежується таким:

- (а) запобіганням встановленню необґрунтовано низьких або дискримінаційних тарифів;
- (б) захистом споживачів від застосування необґрунтовано високих або обмежуючих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку або змовою авіа підприємств; або
- (с) захистом авіа підприємств від встановлення тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму субсидію чи підтримку.

4. Якщо авіаційні власті будь-якої Сторони вважають, що будь-який такий тариф не відповідає положенням цієї статті, вони направляють відповідне повідомлення призначеному авіа підприємству. Авіаційні власті, які направляють таке повідомлення, можуть надіслати запит щодо проведення консультацій з авіаційними властями іншої

Сторони та повідомити про причини свого незадоволення протягом чотирнадцяти (14) днів з дати отримання повідомлення про подання тарифу. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через тридцять (30) днів з дати отримання запиту. Якщо авіаційні власті Сторін досягають домовленостей щодо тарифів, які викликали незадоволення, авіаційні власті кожної Сторони докладуть всіх зусиль для введення таких домовленостей у дію. В іншому випадку, якщо таких домовленостей не досягнуто, продовжують діяти тарифи, які існували раніше.

Стаття 15 Консультації

1. В рамках тісного співробітництва будь-яка Сторона може в будь-який час направити запит щодо проведення консультацій стосовно цієї Угоди, її виконання, задовільного дотримання, тлумачення, застосування або внесення змін і доповнень до цієї Угоди.
2. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання іншою Стороною письмового запиту, якщо інше не погоджено Сторонами.

Стаття 16 Вирішення спорів

1. Будь-який спір, який виникає з приводу тлумачення або застосування цієї Угоди, вирішується шляхом проведення консультацій між авіаційними властями Сторін.
2. Якщо авіаційні власті не дійшли згоди, спір вирішується Сторонами дипломатичними каналами, в іншому випадку відповідно до Конвенції.

Стаття 17 Зміни і доповнення

1. Якщо будь-яка Сторона вважає за доцільне внести зміни та доповнення до будь-якого положення цієї Угоди, вона може направити запит щодо проведення консультацій між авіаційними властями обох Сторін стосовно запропонованих змін і доповнень. Такі консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання запиту іншою Стороною, якщо інше не погоджено Сторонами.
2. Будь-які зміни і доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Сторін та оформлюються відповідним протоколом, який становить невід'ємну частину цієї Угоди та набирає чинності в порядку, передбаченому пунктом 1 статті 19 цієї Угоди.

3. Будь-які зміни та доповнення до додатка до цієї Угоди погоджуються безпосередньо авіаційними властями Сторін та набирають чинності згідно з пунктом 1 статті 19 цієї Угоди.

4. У разі набрання чинності будь-яким міжнародним багатостороннім договором у сфері повітряних перевезень, який застосовується до обох Сторін, ця Угода має бути відповідним чином змінена та доповнена.

Стаття 18 Реєстрація в ІКАО

Ця Угода та всі зміни та доповнення до неї реєструються в ІКАО після підписання.

Стаття 19 Набрання чинності та припинення дії

1. Ця Угода укладається на невизначений строк і набирає чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін про завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.

2. Будь-яка Сторона може в будь-який час письмово повідомити іншу Сторону про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення в той же самий час надсилається до ІКАО. Ця Угода втрачає чинність негайно опівночі у місці отримання повідомлення до першої річниці з дати отримання повідомлення іншою Стороною, якщо тільки повідомлення не відкликано за домовленістю між Сторонами до закінчення цього періоду. У разі відсутності підтвердження про отримання повідомлення іншою Стороною, воно вважається отриманим через чотирнадцять (14) днів після його отримання ІКАО.

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

Вчинено в м. Стокгольм 2 грудня дві тисячі дев'яность п'ять року, у двох примірниках, кожний українською та англійською мовами, при цьому всі тексти є рівноавтентичними. У разі виникнення розбіжностей під час тлумачення положень цієї Угоди переважну силу матиме текст англійською мовою.

ЗА КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ЗА УРЯД ІСЛАНДІЇ

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

Розділ 1

I. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідрприємствами України:

Пункти на території України	Проміжні пункти	Пункти на території Ісландії	Пункти за межами
Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти

Примітка: Завантаження не може бути прийняте на борт у проміжному пункті з метою його розвантаження на території Ісландії або не може бути прийняте на борт на території Ісландії з метою його розвантаження в пункті за межами і у зворотному напрямку, за винятком, коли це може час від часу спільно погоджуватися авіаційними властями Сторін.

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідрприємствами Ісландії:

Пункти на території Ісландії	Проміжні пункти	Пункти на території України	Пункти за межами
Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти

Примітка: Завантаження не може бути прийняте на борт у проміжному пункті з метою його розвантаження на території України або не може бути прийняте на борт на території України з метою його розвантаження в пункті за межами і у зворотному напрямку, за винятком, коли це може час від часу спільно погоджуватися авіаційними властями Сторін.

Користування комерційними правами д'ятої та сьомої свободи повітря без жодних обмежень під час здійснення будь-якого виду повітряних перевезень (пасажирських, вантажних перевезень, які здійснюються окремо чи комбіновано) підлягає погодженню між авіаційними властями Сторін.

II. Спільне використання кодів

1. Під час здійснення повітряних перевезень за встановленими маршрутами призначені авіапідрприємства однієї Сторони можуть укладати спільні комерційні домовленості, включаючи, але не обмежуючись домовленостями щодо спільного використання кодів та (або) про надання блоку крісел, з призначеним авіапідрприємством або авіапідрприємствами тієї ж Сторони, іншої Сторони та авіапідрприємством або авіапідрприємствами третьої сторони, які мають відповідний дозвіл на здійснення таких перевезень.

2. Кожне авіапідприємство, яке уклало домовленості про спільне використання кодів, повинно щодо кожного проданого квитка інформувати покупця в пункті продажу про авіапідприємство, яке фактично здійснюватиме перевезення на кожному з сегментів перевезення, і з яким авіапідприємством покупець матиме договірні відносини.

III. Додаткові умови

Авіаційні власті обох Сторін можуть за взаємною домовленістю визначати додаткові умови експлуатації договірних ліній за маршрутами, встановленими у цьому додатку.

Розділ 2

Експлуатаційні умови

Кожне призначене авіапідприємство Сторін може на будь-якому або на всіх рейсах на свій вибір:

- (a) здійснювати перевезення в одному або обох напрямках;
- (b) посднувати різні номери рейсів в рамках експлуатації одного повітряного судна;
- (c) не здійснювати зупинки в будь-якому пункті або пунктах;
- (d) переносити завантаження з будь-якого свого повітряного судна на будь-яке інше своє повітряне судно в будь-якому пункті на встановлених маршрутах;
- (e) здійснювати проміжні зупинки в будь-яких пунктах в межах або поза межами території будь-якої Сторони;
- (f) перевозити транзитне завантаження через територію іншої Сторони.

Розділ 3

Заміна повітряного судна

Здійснюючи перевезення на договірних лініях, призначеним авіапідприємствам кожної Сторони може бути дозволено замінити повітряне судно в пунктах на встановлених маршрутах, використовуючи ті ж самі чи інші номери рейсів на відповідних сегментах.