



ЗАКОН УКРАЇНИ

Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України
та Урядом Королівства Саудівська Аравія про повітряне
сполучення

Верховна Рада України постановляє:

Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Саудівська Аравія про повітряне сполучення, вчинену 18 січня 2021 року в м. Київ та м. Ер-Ріяд, яка набирає чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Договірних Сторін про завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності, ратифікувати (додається).

Президент України



м. Київ
16 листопада 2020 року
№ 2745-IX

В. ЗЕЛЕНСЬКИЙ



18/10

УГОДА
МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ
УКРАЇНИ ТА УРЯДОМ КОРОЛІВСТВА
САУДІВСЬКА АРАВІЯ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

ПРЕАМБУЛА

Кабінет Міністрів України та Уряд Королівства Саудівська Аравія,
далі – «Договірні Сторони»,

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

бажаючи укласти Угоду додатково до вищезазначеної Конвенції з
метою встановлення повітряних сполучень між Україною та Королівством
Саудівська Аравія, а також за межами їх відповідних територій,

домовились про таке:

СТАТТЯ I ВИЗНАЧЕННЯ

У цій Угоді, якщо контекст не передбачає інакше:

- a. термін «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго сьомого грудня 1944 року, та містить будь-який Додаток, прийнятий згідно зі статтею 90 цієї Конвенції, а також будь-яку поправку до Додатків або Конвенції, внесenu згідно зі статтею 90 та статтею 94 Конвенції, за умови, що ці Додатки та поправки чинні для обох Договірних Сторін;
- b. термін «авіаційні власті» означає стосовно України Державну авіаційну службу, а стосовно Королівства Саудівська Аравія — Генеральну цивільну авіаційну владу, або в обох випадках — будь-яку особу чи орган, уповноважений виконувати функції, які наразі виконують вищезгадані власті;
- c. термін «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке призначено та отримало дозвіл на виконання польотів згідно зі статтею 3 цієї Угоди;
- d. термін «тариф» означає розмір оплати, яка стягується 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, але за виключенням винагороди та умов щодо перевезення пошти;
- e. термін «територія Договірної Сторони» означає територію держави Договірної Сторони та вживається в значенні, наведеному в статті 2 Конвенції;
- f. термін «фактичний нормативний контроль» означає відносини, які виникають на підставі прав і обов'язків, які надають можливість здійснювати вирішальний вплив на авіапідприємство за допомогою відповідних нормативних актів;
- g. термін «стандарт» означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної авіонавігації та яких будуть дотримуватись Договірні Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання.

стандарту до Ради Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО) в обов'язковому порядку направляється повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;

- h. терміни «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіапідприємство» та «зупинка з некомерційними цілями» вживаються в значеннях, наведених у статті 96 Конвенції;
- i. термін «Угода» означає цю Угоду, додаток до неї та будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди або додатка;
- j. термін «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий авіапідприємству на підтвердження того, що це авіапідприємство має відповідну структуру та компетенцію здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;
- k. термін «емність» щодо повітряного судна означає комерційне завантаження цього повітряного судна, яке використовується на маршруті або на частині маршруту, а щодо встановленого маршруту – емність повітряного судна, яке використовується на цьому маршруті, помножену на частоту рейсів, виконаних цим повітряним судном протягом певного періоду на маршруті або на частині маршруту;
- l. термін «запасні частини» означає обладнання повітряного судна, яке може підлягати ремонту або заміні, включаючи двигуни;
- m. термін «комплектне бортове обладнання» означає обладнання, крім бортових запасів і запасних частин, які можуть підлягати заміні, призначене для використання на борту повітряного судна під час польоту, включаючи обладнання для надання першої медичної допомоги та аварійно-рятувальне обладнання;
- n. термін «збори з користувачів» означає плату, яка стягується з авіапідприємства компетентними органами держави Договірної Сторони за користування аеропортовим майном або аеропортовими засобами, або аеронавігаційними засобами, включаючи користування відповідними послугами та обладнанням для обслуговування повітряних суден, їх екіпажів, пасажирів і вантажу.

СТАТТЯ 2 НАДАННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, передбачені цією Угодою, з метою встановлення та здійснення міжнародних регулярних повітряних сполучень за маршрутами, встановленими в додатку до цієї Угоди. Такі сполучення та маршрути надалі іменуються «договірні лінії» та «встановлені маршрути» відповідно.
2. Під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом будь-яке авіапідприємство, призначене кожною Договірною Стороною, користується такими правами:
 - а. здійснювати проліт території іншої Договірної Сторони без посадки;
 - б. здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони з некомерційними цілями; та
 - в. здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони в пунктах, встановлених для цього маршруту в додатку до цієї Угоди, з метою прийняття на борт повітряного судна та зняття з нього міжнародного комерційного завантаження: пасажирів, вантажу та пошти, які перевозяться окремо або комбіновано.
3. Зазначене в пункті 2 цієї статті не розглядається як надання права призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони пасажирів, вантаж або пошту для перевезення до іншого пункту на території цієї іншої Договірної Сторони за винагороду або на умовах оренди.

СТАТТЯ 3 ПРИЗНАЧЕННЯ АВІАПІДПРИЄМСТВ

1. Кожна Договірна Сторона має право призначати одне або більше авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, а також відкликати чи змінити такі призначення. Такі повідомлення про призначення авіапідприємства, його відкликання та зміну в письмовій формі надсилаються іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами.

2. Після отримання повідомлення про призначення авіапідприємства та заявок, поданих призначеним авіапідприємством за встановленою формою та в порядку, передбаченому для надання дозволів на виконання польотів, інша Договірна Сторона надає відповідні дозволи за умови, що:

а. у випадку авіапідприємства, призначеного Україною:

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

у випадку авіапідприємства, призначеного Королівством Саудівська Аравія:

авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить Королівству Саудівська Аравія та (або) громадянам Королівства Саудівська Аравія, та Королівством Саудівська Аравія та (або) громадянами Королівства Саудівська Аравія здійснюється фактичний контроль над ним;

б. авіапідприємство засновано та зареєстровано як юридична особа на території Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, та має дійсний сертифікат експлуатанта, який видається відповідно до чинного законодавства держави цієї Договірної Сторони;

с. фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується Договірною Стороною, яка призначає авіапідприємство; та

д. Договірна Сторона, яка призначає авіапідприємство, дотримується положень статті 12 і статті 13 цієї Угоди.

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 застосовуються такими властями під час здійснення міжнародних повітряних сполучень відповідно до положень Конвенції.

4. Якщо авіапідприємство призначено та отримало дозвіл на виконання польотів, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови дотримання авіапідприємством всіх застосовних положень цієї Угоди.

СТАТТЯ 4

СКАСУВАННЯ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона має право скасувати дозвіл на виконання польотів або тимчасово припинити користування правами, зазначеними в пункті 2 статті 2 цієї Угоди, авіапідприємством, призначеним іншою Договірною Стороною, або встановити такі умови, які вважатиме за необхідне для користування такими правами, за умови, що:

- a. у випадку авіапідприємства, призначеного Україною:

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

- у випадку авіапідприємства, призначеного Королівством Саудівська Аравія:

авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить Королівству Саудівська Аравія та (або) громадянам Королівства Саудівська Аравія, або Королівством Саудівська Аравія та (або) громадянами Королівства Саудівська Аравія не здійснюється фактичний контроль над ним;

- b. авіапідприємство не засновано та не зареєстровано як юридична особа на території Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, або не має дійсного сертифіката експлуатанта, який видається відповідно до чинного законодавства держави цієї Договірної Сторони;
- 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 12 або статті 15 цієї Угоди;

- e. авіапідприємство не дотримується чинного законодавства держави Договірної Сторони, яка надає ці права; або
 - f. авіапідприємство не в змозі здійснювати повітряні сполучення 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 проведення консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання запиту іншою Договірною Стороною, якщо Договірні Сторони не домовились про інше.

СТАТТЯ 5

ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧІВ

Жодна з Договірних Сторін не стягує або не дозволяє стягувати з призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони збори з користувачів, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її власного призначеного авіапідприємства, яке здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення.

СТАТТЯ 6

МИТА ТА ІНШІ ЗБОРИ

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимальному обсязі відповідно до національного законодавства своєї держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від мит і зборів на повітряні судна, які експлуатуються на договірних лініях призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони, а також 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 авіаквитків, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знака авіапідприємства, а також звичайні рекламні матеріали, які розповсюджуються призначеним авіапідприємством безкоштовно), а також на інші предмети, які призначені для використання або використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією чи обслуговуванням повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, які експлуатуються на договірних лініях;

крім зборів за надане обслуговування.

2. Звільнення, надані цією статтею, застосовуються до зазначених у пункті 1 цієї статті предметів, які:

- а. ввозяться на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони або від його імені;
- б. знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони після прибуття на територію іншої Договірної Сторони або після відправлення з цієї території;
- в. приймаються на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони та призначені для використання під час експлуатації договірних ліній;

незалежно від того використовуються чи споживаються такі предмети цілком у межах території Договірної Сторони, яка надає звільнення, за умови, що такі предмети не відчужуються та (або) не продаються на території згаданої Договірної Сторони.

3. Комплекти бортового обладнання, а також матеріали та запаси, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства будь-якої 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 та не залишають відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише спрощеному контролю. Багаж і вантаж прямого транзиту звільняються від сплати мит і будь-яких податків.

СТАТТЯ 7

ПРИНЦИПИ, ЯКІ РЕГУЛЮЮТЬ ЕКСПЛУАТАЦІЮ ДОГОВІРНИХ ЛІНІЙ

1. Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.
2. Під час експлуатації договірних ліній призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони враховують інтереси авіапідприємства іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які останнє здійснює за тими ж маршрутами або на їх частині.
3. Здійснюючі довірні перевезення на договірних лініях, призначені авіапідприємства Договірних Сторін повинні мати першочерговою метою надання такої ємності, яка при обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим та обґрунтовано очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів, вантажу та пошти між територією Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, та територією іншої Договірної Сторони. Ємність, що надається для здійснення перевезень пасажирів і вантажу, включаючи пошту, які прийняті на борт і вивантажені в пунктах на встановлених маршрутах на територіях держав інших, ніж ті, що призначають авіапідприємство, підлягає погодженню між обома Договірними Сторонами з урахуванням того, що ємність залежить від:
 - a. потреб у перевезеннях до території та з території Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство;
 - b. потреб у наскрізних перевезеннях авіапідприємства.
4. Ємність, яка задаватиметься за встановленими маршрутами, спільно визначається авіаційними властями обох Договірних Сторін.

СТАТТЯ 8

ЗАТВЕРДЖЕННЯ РОЗКЛАДІВ

Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони подають на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклади руху не пізніше ніж за шістдесят (60) днів до початку експлуатації договірних ліній. Такі розклади повинні містити вид повітряних перевезень і тип повітряного судна, яке експлуатуватиметься, а також:

будь-яку іншу відповідну інформацію. Подібна процедура затвердження застосовується у разі будь-яких поточних змін щодо експлуатації договірних ліній. В окремих випадках цей строк може бути скорочений за згодою зазначених властей.

СТАТТЯ 9

НАДАННЯ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ

Авіаційні власті однієї Договірної Сторони надають на запит авіаційним властям іншої Договірної Сторони інформацію та статистичні дані щодо обсягу перевезень, які здійснюються на договірних лініях їх призначеними авіаційними підприємствами до та з території іншої Договірної Сторони та з неї.

СТАТТЯ 10

ЗАСТОСУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

1. Чинне законодавство держави однієї Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування в її межах або відправлення з неї повітряних суден, що здійснюють міжнародні повітряні сполучення, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден, є обов'язковим для дотримання призначеними авіаційними підприємствами іншої Договірної Сторони 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, перебування в її межах і відправлення з неї пасажирів, екіпажу, вантажу або пошти, включаючи правила стосовно прибуття, відправлення, еміграційного, імміграційного, митного, валютного, санітарного контролю та карантину, поширюється на пасажирів, екіпаж і застосовується до вантажу та пошти, які перевозяться повітряними суднами призначеного авіаційного підприємства іншої Договірної Сторони, під час перебування в межах вищезазначеної території.
3. Кожна Договірна Сторона надає на запит іншій Договірній Стороні копії відповідних законодавчих актів, зазначених у цій статті.
4. Застосовуючи чинне законодавство, зазначене в цій статті, жодна з Договірних Сторін не надає переваги своєму власному авіаційному підприємству по відношенню до призначеного авіаційного підприємства іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 11

СЕРТИФІКАТИ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ТА ПОСВІДЧЕННЯ ПРО КВАЛІФІКАЦІЮ

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними відповідно до чинного законодавства держави однієї Договірної Сторони, та строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Договірною Стороною з метою експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва були видані або визнані дійсними, відповідають мінімальним стандартам, встановленим відповідно до Конвенції або перевищують їх.
2. Проте кожна Договірна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсними для виконання польотів над своєю власною територією посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані громадянам її держави або визнані дійсними іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 12

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона може направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів у будь-якій зі сфер, які стосуються аеронавігаційних засобів, екіпажу, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання такого запиту.
2. Якщо за результатами таких консультацій одна Договірна Сторона виявляє, що інша Договірна Сторона не дотримується та належним чином не застосовує стандарти з безпеки польотів у будь-якій з таких сфер, які принаймні відповідають мінімальним стандартам, встановленим на той час відповідно до Конвенції, інша Договірна Сторона повинна бути поінформована про виявлені недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, і ця 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 погоджуються, що згідно зі статтею 16 Конвенції

будь-яке повітряне судно, яке експлуатується авіапідприємством однієї Договірної Сторони для перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, може під час перебування на території іншої Договірної Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду (в цій статті — «інспекція на пероні») за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в експлуатації повітряного судна. Не зважаючи на зобов'язання згідно зі статтею 33 Конвенції метою проведення інспекції на пероні є перевірка дійсності відповідних документів щодо повітряного судна, свідoctв 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:

- a. будь-яке повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, встановленим на той час відповідно до Конвенції; або
- b. відсутні ефективно дотримання та застосування стандартів з безпеки польотів, встановлених на той час відповідно до Конвенції.

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 свідoctва 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 авіапідприємства однієї Договірної Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні повітряного судна, яке експлуатується цим авіапідприємством, 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 іншої Договірної Сторони або змінити його умови, якщо 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 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 таких заходів усунуто.

СТАТТЯ 13

ПРЕДСТАВНИЦТВО АВІАПІДПРИЄМСТВ ТА ПРОДАЖ КВИТКІВ

1. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони мають право відповідно до чинного законодавства держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування та працевлаштування, направляти та утримувати на території цієї іншої Договірної Сторони свій власний адміністративний, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень.
2. Призначеним авіапідприємствам будь-якої Договірної Сторони надається право засновувати свої представництва на території іншої Договірної Сторони.
3. Кожна Договірна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право здійснювати продаж квитків на повітряні перевезення на території іншої Договірної Сторони безпосередньо або, на вибір авіапідприємства, через агентів у національній або вільноконвертованій валюті відповідно до чинного законодавства у сфері валютного регулювання держави іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 14

ПЕРЕКАЗ ДОХОДІВ

1. Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству або авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право переказувати на територію своєї держави доходи, отримані на території іншої Договірної Сторони від реалізації послуг з перевезень на договірних лініях пасажирів, пошти та вантажу, сума яких перевищує видатки. До таких переказів не застосовується жодних зборів, крім звичайної комісійної винагороди банку.

2. Якщо одна Договірна Сторона встановлює обмеження на переказ доходів, отриманих призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами іншої Договірної Сторони, ця інша Договірна Сторона має право встановити такі ж самі обмеження по відношенню до призначеного авіапідприємства першої Договірної Сторони.
3. У разі якщо здійснення платежів між Договірними Сторонами регулюється угодою про уникнення подвійного оподаткування, застосовуватиметься така угода.

СТАТТЯ 15

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язанням, які виникають на підставі міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують свої взаємні зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони діють, зокрема, 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, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року, а також 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 безпеки таких повітряних суден, пасажирів і екіпажу, аеропортів і аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі 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 застосовуються до

Договірних Сторін; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих на їх території, чи експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються або мають основне місце діяльності на їх території, а також експлуатанти аеропортів, розташованих на їх території, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що до таких експлуатантів повітряних суден може бути висунута вимога дотримуватись положень з авіаційної безпеки, зазначених у пункті 3 цієї статті, які застосовуються іншою Договірною Стороною під час прибуття на її територію, відправлення з неї або перебування в межах території цієї іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона забезпечує вжиття необхідних заходів з безпеки в межах своєї території для захисту повітряних суден і перевірки пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийому на борт або завантаження. Кожна Договірна Сторона доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на певну загрозу.
5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних із незаконним захопленням цивільних повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів і екіпажу, аеропортових або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надають одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття відповідних заходів, які спрямовані на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

СТАТТЯ 16

ТАРИФИ

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

2. Авіаційні власті кожної Договірної Сторони можуть вимагати повідомлення про встановлення або опублікування тарифів на пасажирські повітряні перевезення, які здійснюються призначеним авіапідприємством відповідно до цієї Угоди, за виключенням тарифів на вантажні повітряні перевезення або тарифів, які встановлюються призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони на перевезення між пунктами на території першої Договірної Сторони та третьою державою.
3. Не обмежуючи застосування чинного антимонопольного законодавства та законодавства стосовно захисту прав споживачів держави кожної Договірної Сторони, втручання авіаційних властей Договірної Сторони обмежується таким:
- a. запобіганням встановленню необґрунтовано низьких або дискримінаційних тарифів;
 - b. захистом споживачів від застосування необґрунтовано високих або необґрунтовано обмежувачих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку чи змовою авіапідприємств; або
 - c. захистом авіапідприємств від встановлення тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму урядову субсидію чи підтримку.
4. Якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони вважають, що будь-який поданий тариф не відповідає положенням цієї статті, вони надсилають відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству, яке після отримання такого повідомлення негайно призупиняє застосування тарифу. Авіаційні власті, які надсилають таке повідомлення, можуть направити запит про проведення консультацій щодо тарифів з авіаційними властями іншої Договірної Сторони. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через чотирнадцять (14) днів з дати отримання запиту.

СТАТТЯ 17

КОНСУЛЬТАЦІ ТА ВНЕСЕННЯ ЗМІН І ДОПОВНЕНЬ

1. Будь-яка 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 отримання ініцію Договірною Стороною письмового запиту, якщо Договірні Сторони не домовилися про інше.

2. Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Договірних Сторін та оформляються відповідним протоколом, який становить невід'ємну частину цієї Угоди та набирає чинності згідно зі статтею 22 цієї Угоди.
3. Будь-які зміни та доповнення до додатка до цієї Угоди погоджуються безпосередньо авіаційними властями Договірних Сторін і набирають чинності згідно зі статтею 22 цієї Угоди.

СТАТТЯ 18

ВІДПОВІДНІСТЬ БАГАТОСТОРОННІМ ДОГОВОРАМ

Якщо обидві Договірні Сторони стануть учасниками міжнародного багатостороннього договору в сфері повітряних перевезень, до цієї Угоди будуть внесені відповідні зміни та доповнення.

СТАТТЯ 19

ВИРІШЕННЯ СПОРІВ

1. У разі виникнення будь-якого спору між Договірними Сторонами щодо тлумачення або застосування цієї Угоди, Договірні Сторони в першу чергу намагатимуться вирішити спір шляхом переговорів.
2. Якщо Договірні Сторони не можуть вирішити спір шляхом переговорів, вони можуть домовитися передати спір на розгляд будь-якій особі або органу.
3. Якщо Договірні Сторони не можуть досягти вирішення спору згідно з пунктами 1 та 2 цієї статті, будь-яка Договірна Сторона може відповідно до чинного законодавства своєї держави передати спір на розгляд арбітражного суду в складі трьох арбітрів, два з яких призначаються Договірними Сторонами, та один діє в якості Президента арбітражу. У разі якщо спір передано на розгляд арбітражного суду, кожна з Договірних Сторін призначає арбітра протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання запиту про арбітражне вирішення спору, та Президент арбітражу призначається протягом наступних шістдесяти (60) днів з дати останнього призначення двох

призначених таким чином арбітрів. Якщо будь-яка Договірна Сторона не може призначити свого арбітра протягом визначеного періоду, або призначені арбітри не можуть домовитись щодо Президента арбітражу протягом вищезазначеного періоду, будь-яка Договірна Сторона може звернутися до Президента Ради ІКАО з проханням призначити, в залежності від ситуації, арбітра тієї Договірної Сторони, якій не вдалося здійснити таке призначення, або Президента арбітражу. Проте Президент арбітражу повинен бути громадянином держави, яка на момент призначення має дипломатичні відносини з обома Договірними Сторонами.

4. У разі здійснення призначення Президента арбітражу Президентом Ради ІКАО, якщо Президент Ради ІКАО усунений від виконання вищезазначеної функції або якщо він є громадянином держави будь-якої Договірної Сторони, призначення здійснюється Віце-президентом, а якщо Віце-президент також усунений від виконання даної функції, або якщо він є громадянином держави будь-якої Договірної Сторони, призначення здійснюється старшим членом Ради ІКАО, який не є громадянином держави будь-якої Договірної Сторони.
5. Згідно з іншими положеннями, узгодженими Договірними Сторонами, арбітражний суд визначає власні процедури та місце проведення арбітражного провадження.
6. Рішення арбітражного суду є обов'язковими для виконання Договірними Сторонами.
7. Витрати арбітражного суду, включаючи плату та витрати арбітрів, порівну розподіляються між Договірними Сторонами. Будь-які витрати, понесені Радою ІКАО в зв'язку з призначенням Президента арбітражу та (або) арбітра Договірної Сторони, яка не змогла здійснити призначення, як передбачено в пункті 3 цієї статті, вважаються частиною витрат арбітражного суду.

СТАТТЯ 20

ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

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. У такому випадку ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців з дати

отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення не відкликано до закінчення цього періоду. У разі відсутності підтвердження отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається отриманим через чотирнадцять (14) днів після отримання ІКАО.

СТАТТЯ 21

РЕЄСТРАЦІЯ

Ця Угода, а також будь-які зміни та доповнення до неї реєструються в ІКАО Договірною Стороною, на території якої відбудеться підписання.

СТАТТЯ 22

НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

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

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

Вчинено 18 січня 2021 року, що відповідає 05 джумада ат-тані 1442 року гіджри, у двох примірниках, кожний українською, арабською, і англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення положень цієї Угоди, переважну силу матиме текст англійською мовою.

Вчинено в Києві

Вчинено в Ер-Ріяді

ЗА КАБІНЕТ МІНІСТРІВ
УКРАЇНИ

ЗА УРЯД КОРОЛІВСТВА
САУДІВСЬКА АРАВІЯ

Олександр Біляук
Голова Державної авіаційної
служби України

Абдулхаді бін Ахмед Аль-
Мансурі
Президент Генерального Органу з
питань цивільної авіації

**ДОДАТОК ДО УГОДИ
МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ ТА
УРЯДОМ КОРОЛІВСТВА САУДІВСЬКА АРАВІЯ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ**

Розділ 1. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Міжнародні пункти на території України	Проміжні пункти	Міжнародні пункти на території Королівства Саудівська Аравія	Пункти за межами
Будь-які міжнародні пункти в Україні	Будь-які пункти	Будь-які міжнародні пункти в Королівстві Саудівська Аравія	Будь-які пункти

Примітка: Завантаження не може бути прийняте на борт повітряного судна в проміжному пункті з метою його розвантаження на території Королівства Саудівська Аравія або не може бути прийняте на борт повітряного судна на території Королівства Саудівська Аравія з метою його розвантаження в пункті за межами та у зворотному напрямку, за винятком, коли час від часу це може бути спільно визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Королівства Саудівська Аравія:

Міжнародні пункти на території Королівства Саудівська Аравія	Проміжні пункти	Міжнародні пункти на території України	Пункти за межами
Будь-які міжнародні пункти в Королівстві Саудівська Аравія	Будь-які пункти	Будь-які міжнародні пункти в Україні	Будь-які пункти

Примітка: Завантаження не може бути прийняте на борт повітряного судна в проміжному пункті з метою його розвантаження на території України або не може бути прийняте на борт повітряного судна на території України з метою його розвантаження в пункті за межами та у зворотньому напрямку, за винятком, коли час від часу це може бути спеціально визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

Розділ 2. Експлуатаційні умови

1. Проміжні пункти та (або) пункти за межами

Будь-який проміжний пункт і (або) пункт за межами може використовуватись 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).

2. Частота перевезень

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

2. Частота перевезень

Призначені авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони можуть здійснювати повітряні перевезення за встановленими маршрутами з макимальною частотою, яка підлягає погодженню авіаційними властями обох Договірних Сторін.

3. Спільне використання кодів

1) Здійснюючи або пропонуючи повітряні сполучення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укладати спільні комерційні домовленості про надання блоку крісел або про спільне використання кодів у якості маркетингового авіапідприємства та (або) авіапідприємства, що фактично здійснює повітряні перевезення, з:

- a) будь-яким авіапідприємством або авіапідприємствами іншої Договірної Сторони; та (або)
- b) будь-яким авіапідприємством або авіапідприємствами третьої країни.

2) Права, передбачені в пункті (1) вище, можуть використовуватися виключно:

- a) якщо такі авіапідприємства мають відповідні дозволи на здійснення перевезень за маршрутами та їх відповідними частинами, а також відповідають вимогам, які звичайно застосовуються до таких домовленостей;
- b) якщо по відношенню до будь-якого проданого квитка відповідне авіапідприємство роз'яснює покупцю в пункті продажу, яке авіапідприємство фактично здійснюватиме перевезення на кожній частині маршруту, та з яким авіапідприємством або авіапідприємствами покупець матиме договірні відносини;
- c) якщо одне з призначених авіапідприємств обох Договірних Сторін в якості авіаперевізника, який фактично здійснюватиме повітряні перевезення, укладає домовленості щодо такого співробітництва з авіапідприємством третьої країни, такий авіаперевізник повинен

мати комерційні права на сегменти перевезення, на яких здійснюється співробітництво.

3) Ємність, що пропонується призначеним авіапідприємством, яке є маркетинговим авіапідприємством на лініях, які експлуатуються іншими авіапідприємствами, не зараховується як ємність Договірній Стороні, яка призначає вищезазначене авіапідприємство.

4) Права п'ятої свободи повітря або стоповеру не використовуються маркетинговими авіапідприємствами під час здійснення перевезень відповідно до домовленостей про спільне використання кодів.

5) Призначене авіапідприємство або авіапідприємства однієї Договірної Сторони також можуть пропонувати перевезення, які здійснюються відповідно до домовленостей про спільне використання кодів, на пов'язаних внутрішніх сегментах до/з стикувальних пунктів, визначених у таблиці маршрутів на території іншої Договірної Сторони, за умови, що такі перевезення здійснюються авіапідприємством іншої Договірної Сторони та становлять частину наскрізного міжнародного сполучення.

6) Авіаційні власті обох Договірних Сторін будуть поінформовані про розклади руху перевезень, які здійснюються відповідно до домовленостей про спільне використання кодів, до запропонованої дати початку їх здійснення згідно з внутрішніми правилами.

4. Інтермодальні перевезення

Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони можуть здійснювати інтермодальні перевезення на території іншої Договірної Сторони, якщо це передбачено застосовним законодавством держави цієї іншої Договірної Сторони.