

УГОДА
МІЖ УРЯДОМ УКРАЇНИ ТА
УРЯДОМ СПОЛУЧЕНОГО КОРОЛІВСТВА
ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд України та Уряд Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії, 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 повітряного сполучення між Україною та Сполученим Королівством Великої Британії та Північної Ірландії і за межами їх територій;

домовилися про таке:

СТАТТЯ 1
ВИЗНАЧЕННЯ

У цій Угоді, якщо контекст не передбачає інше:

- (а) термін „Чиказька Конвенція” означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, яка містить:
 - (і) будь-яку поправку до Конвенції, ратифіковану обома Договірними Сторонами; та
 - (іі) будь-який Додаток або будь-яку поправку до нього, прийняту відповідно до статті 90 цієї Конвенції за умови, що ця поправка або Додаток чинні для обох Договірних Сторін;
- (б) термін „авіаційна влада” стосовно України означає Міністерство транспорту та зв'язку, а стосовно Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії – Державного секретаря з питань

транспорту і в цілях статті 7 цієї Угоди – Адміністрацію цивільної авіації, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, які можуть бути уповноважені здійснювати функції, які зараз виконують вищезгадані власті;

- (c) термін „призначене авіапідприємство” означає авіапідприємство, яке призначено й отримало дозволи відповідно до статті 4 цієї Угоди;
- (d) термін „територія Договірної Сторони” означає територію держави Договірної Сторони та вживається в значенні, наведеному в статті 2 Чиказької Конвенції;
- (e) терміни „повітряне сполучення”, „міжнародне повітряне сполучення”, „авіапідприємство” та „зупинка з некомерційними цілями” вживаються в значенні, наведеному в статті 96 Чиказької Конвенції;
- (f) термін „Угода” означає цю Угоду, додатки до неї та будь-які зміни до них або до цієї Угоди;
- (g) термін „збори з користувача” означає збори, що стягуються з авіапідприємств компетентними органами держави кожної Договірної Сторони або дозволені ними до стягнення за надання відповідних послуг, користування аеропортовим майном, аеропортовими або аеронавігаційними засобами (включаючи засоби, які використовуються для прольоту території), а також за користування засобами для обслуговування повітряних суден, їх екіпажів, пасажирів і вантажу;
- (h) 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;
- (i) термін „державна - член Європейського Співтовариства” означає державу, яка є договірною стороною Договору про заснування Європейської Спільноти, прийнятого в Римі 25 березня 1957 року, до якого вносяться зміни;
- (j) посилання на авіапідприємства Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії розглядаються як посилання на авіапідприємства, призначені Сполученим Королівством Великої Британії та Північної Ірландії;

- (k) посилання на громадян Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії розглядаються як посилання на громадян держав - членів Європейського Співтовариства;
- (l) термін „стандарт” означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил і до іншого, про що йдеться у статті 37 Чиказької Конвенції, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та яких будуть дотримуватись Договірні Сторони відповідно до Чиказької Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту в обов'язковому порядку до Міжнародної організації цивільної авіації направляється повідомлення згідно зі статтею 38 Чиказької Конвенції;
- (m) термін „фактичний нормативний контроль”
- щодо України означає відносини, що виникають на підставі прав і обов'язків, які надають можливість значною мірою впливати на авіапідприємство за допомогою відповідних нормативних актів;
 - щодо Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії ґрунтується на викладеному нижче, але не обмежується ним: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень та відповідає критеріям щодо здійснення міжнародного повітряного сполучення, які стосуються доведення фінансової спроможності, здатності, у разі необхідності, відповідати вимогам, пов'язаним із захистом суспільних інтересів, дотримання зобов'язань стосовно гарантії обслуговування тощо, а держава - член Європейського Співтовариства, яка видає ліцензію, має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки відповідно до стандартів, установлених Міжнародною організацією цивільної авіації;
- (n) термін „тариф” означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також умови згідно з якими ця оплата застосовується, включаючи оплату й умови стосовно агентських та інших додаткових послуг, але за винятком винагороди або умов щодо перевезення пошти.

СТАТТЯ 2 ЗАСТОСУВАННЯ ЧИКАЗЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ

Ніщо в цій Угоді не завдає шкоди або не обмежує права та зобов'язання Договірних Сторін згідно з Чиказькою Конвенцією.

СТАТТЯ 3 НАДАННЯ ПРАВ

- (1) З метою здійснення міжнародних повітряних сполучень кожна Договірна Сторона надає авіапідприємствам іншої Договірної Сторони такі права:
 - (a) право здійснювати проліт своєї території без посадки; та
 - (b) право здійснювати зупинки на своїй території з некомерційною метою.
- (2) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, зазначені в цій Угоді, з метою здійснення регулярних міжнародних повітряних сполучень за маршрутами, установленими у відповідному розділі додатка 1 до цієї Угоди. Такі сполучення та маршрути далі іменуються відповідно “договірні лінії” та “встановлені маршрути”. Під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом авіапідприємства, призначені кожною Договірною Стороною, користуються, окрім прав, зазначених у пункті (1) цієї статті, правом здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони в пунктах, установлених для цього маршруту в додатку 1 до цієї Угоди, з метою прийняття на борт і зняття з нього пасажирів, вантажу та пошти, що перевозяться комбіновано або окремо.
- (3) Зазначене в пункті (2) цієї статті не розглядається як надання права призначеному авіапідприємству або авіапідприємствам однієї Договірної Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони пасажирів і вантаж, включаючи пошту, для перевезення до іншого пункту на території іншої Договірної Сторони за винагороду або на умовах оренди.
- (4) Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або надзвичайних обставин призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони не може здійснювати перевезення за звичайним маршрутом, інша Договірна Сторона вживає всіх можливих заходів для забезпечення безперервності таких перевезень шляхом відповідної тимчасової зміни маршрутів.

СТАТТЯ 4 ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛІВ

- (1) Кожна Договірна Сторона має право призначити авіапідприємства з метою експлуатації договірних ліній за кожним із установлених маршрутів, а також відкликати або змінити такі призначення. Повідомлення про призначення в письмовій формі надсилається 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 видачі дозволів на виконання польотів і дозволів на експлуатацію договірної лінії, інша Договірна Сторона надає відповідні дозволи з мінімальною процедурною затримкою за умови, що:
 - (a) призначене Сполученим Королівством Великої Британії та Північної Ірландії авіапідприємство:
 - (i) засновано на території Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії відповідно до Договору про заснування Європейської Спільноти та має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до норм права Європейського Співтовариства;
 - (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується державою - членом Європейського Співтовариства, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а в призначенні вказані відповідні авіаційні власті; та
 - (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить і фактично контролюється державами - членами Європейського Співтовариства та (або) громадянами держав - членів Європейського Співтовариства, та (або) іншими державами, які зазначені в додатку 2 до цієї Угоди, та (або) громадянами таких інших держав;
 - (b) призначене Україною авіапідприємство:
 - (i) засновано та зареєстровано як юридична особа на території України та має чинну ліцензію на здійснення перевезень,

яка видається відповідно до її чинного національного законодавства;

- (ii) Україна здійснює та підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством; та
 - (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить Україні та (або) громадянам України та забезпечується фактичний контроль;
- (с) призначене авіапідприємство здатне виконувати умови, передбачені чинним законодавством, які звичайно застосовуються для здійснення міжнародних повітряних сполучень Договірною Стороною, яка розглядає заявку або заявки.
- (3) Авіапідприємство, яке належним чином призначено та одержало дозвіл на виконання польотів, може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови, що воно дотримується положень цієї Угоди.

СТАТТЯ 5

СКАСУВАННЯ АБО ТИМЧАСОВЕ ПРИПИНЕННЯ ДІЇ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

- (1) Кожна Договірна Сторона може скасувати, тимчасово припинити або обмежити дію дозволу на експлуатацію договірної лінії або на виконання польотів авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, у випадку якщо:
- (a) призначене Сполученим Королівством Великої Британії та Північної Ірландії авіапідприємство:
 - (i) не засновано на території Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії відповідно до Договору про заснування Європейської Спільноти або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, яка видається відповідно до норм права Європейського Співтовариства;
 - (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством не здійснюється або не підтримується державою - членом Європейського Співтовариства, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, або в призначенні не вказані відповідні авіаційні власті; або

- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить або фактично не контролюється державами - членами Європейського Співтовариства та (або) громадянами держав - членів Європейського Співтовариства, та (або) іншими державами, які зазначені в додатку 2 до цієї Угоди, та (або) громадянами таких інших держав;
- (b) призначене Україною авіапідприємство:
- (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 чинного 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 не забезпечується фактичний контроль;
- (c) авіапідприємство не дотримується чинного законодавства, що застосовується Договірною Стороною, яка надає права, зазначені в статті 3(2) цієї Угоди;
- (d) авіапідприємство не в змозі здійснювати повітряні сполучення відповідно до умов, передбачених цією Угодою; або
- (e) інша Договірна Сторона не вживає відповідних заходів для підвищення рівня безпеки польотів відповідно до пункту (2) або пункту (6) статті 11 цієї Угоди.
- (2) Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у пунктах (1)(c), (1)(d) або (1)(e) цієї статті, то права, передбачені цією статтею, використовуються тільки після консультацій з іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 6 СПРАВЕДЛИВА КОНКУРЕНЦІЯ

- (1) Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.

- (2) Кожна Договірна Сторона запобігає будь-яким формам дискримінації або недобросовісної конкуренції, які негативно впливають на конкурентоспроможність призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 7

ТАРИФИ

- (1) Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіапідприємствами на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи експлуатаційні витрати, помірний прибуток і особливості перевезень. Авіаційні власті Договірних Сторін вважатимуть неприйнятними тарифи, які є дискримінаційними, надмірно високими або обмежувачими через зловживання домінуючим становищем на ринку або штучно заниженими через пряму або непряму підтримку або субсидію.
- (2) Авіаційна влада кожної Договірної Сторони може вимагати від призначеного авіапідприємства повідомлення про встановлення та опублікування тарифів на пасажирські перевезення, які здійснюються ним відповідно до цієї Угоди між пунктами у Сполученому Королівстві Великої Британії та Північної Ірландії і пунктами в Україні. Це не стосується тарифів на вантажні авіап перевезення або тарифів, які встановлюються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами однієї Договірної Сторони на перевезення між пунктами на території першої Договірної Сторони та третьою державою.
- (3) Втручання авіаційної влади Договірної Сторони обмежується:
- (a) запобіганням встановленню або практиці застосування 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 установаження тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму урядову субсидію чи підтримку.
- (4) Якщо авіаційна влада будь-якої Договірної Сторони вважає, що поданий тариф не відповідає положенням цієї статті, вона надсилає

відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству. Авіаційна влада, яка надсилає таке повідомлення, може направити запит про проведення консультацій з авіаційною владою іншої Договірної Сторони, а також зазначає причини неприйнятності тарифів. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через чотирнадцять (14) днів після отримання запиту. Якщо домовленостей не досягнуто, перевага надається рішенню авіаційної влади Договірної Сторони, на території держави якої починаються перевезення. Авіаційна влада цієї Договірної Сторони може скористатися правами, зазначеними в статті 5 цієї Угоди.

- (5) Незважаючи на положення цієї статті, тарифи на перевезення повністю в межах Європейського Співтовариства встановлюються призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін відповідно до норм права Європейського Співтовариства.

СТАТТЯ 8 МИТО, ПОДАТКИ ТА ЗБОРИ

- (1) Договірні Сторони звільняють від усіх мит, державних акцизних зборів і подібних державних податків:
- (a) повітряні судна, які використовуються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Договірної Сторони для здійснення міжнародних повітряних сполучень;
 - (b) предмети, ввезені призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони, такі як:
 - (i) обладнання для ремонту, технічного обслуговування та обслуговування повітряних суден у аеропорту, а також комплектуючі до нього;
 - (ii) обладнання для обслуговування пасажирів у аеропорту та комплектуючі до нього;
 - (iii) обладнання, яке використовується для завантаження повітряного судна, та комплектуючі до нього;
 - (iv) обладнання для забезпечення авіаційної безпеки, включаючи комплектуючі до нього;
 - (v) навчальні матеріали та навчально-тренувальне обладнання;

- (vi) документи авіапідприємства, експлуатаційні документи та керівництва; та
- (c) предмети, які ввозяться призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони або постачаються призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони, такі як:
 - (i) бортові припаси (включаючи, але не обмежуючись продуктами харчування, напоями та тютюновими виробами), ввезені на територію або прийняті на борт на території іншої Договірної Сторони;
 - (ii) паливо (згідно з пунктом (5) цієї статті), мастильні матеріали та витратні технічні припаси;
 - (iii) запасні частини, включаючи двигуни; та
- (d) комп'ютерне обладнання з комплектуючими до нього, ввезене призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони, яке необхідне для:
 - (i) ремонту, технічного обслуговування або обслуговування повітряних суден в аеропорту;
 - (ii) обслуговування пасажирів в аеропорту або на борту повітряних суден;
 - (iii) завантажування або розвантажування повітряних суден;
 - (iv) здійснення контролю пасажирів або вантажу на авіаційну безпеку;

за умови, що зазначені в підпунктах (b) - (d) предмети використовуються на борту повітряного судна під час здійснення цим призначеним авіапідприємством міжнародного повітряного сполучення або використовуються в межах міжнародного аеропорту з метою забезпечення повітряного сполучення.

- (2) Звільнення від мит, державних акцизних зборів і подібних державних зборів не поширюється на збори, пов'язані з вартістю обслуговування, що надається призначеному авіапідприємству або авіапідприємствам однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони.

- (3) Обладнання та матеріали, зазначені в пункті (1) цієї статті, можуть на вимогу компетентних органів держави кожної Договірної Сторони перебувати під їх наглядом або контролем.
- (4) Звільнення, передбачені цією статтею, також надаються у випадках, якщо призначене авіапідприємство або авіапідприємства однієї Договірної Сторони досягли домовленостей з іншим авіапідприємством або авіапідприємствами стосовно оренди або передачі на території іншої Договірної Сторони предметів, зазначених у пункті (1) цієї статті, за умови, що такому іншому авіапідприємству або авіапідприємствам також надаються такі звільнення іншою Договірною Стороною.
- (5) Ніщо в цій Угоді не перешкоджає кожній Договірній Стороні встановлювати на недискримінаційній основі податки, мита або збори на паливо, що постачається на її територію для використання повітряним судном:
 - (a) призначеного Україною авіапідприємства, яке прямує з одного пункту на території Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії до іншого пункту на території Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії або на території іншої держави - члена Європейського Співтовариства; та
 - (b) призначеного Сполученим Королівством Великої Британії та Північної Ірландії авіапідприємства, яке прямує з одного пункту на території України до іншого пункту на території України.

СТАТТЯ 9 АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

- (1) Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з авіаційної безпеки, щодо екіпажів, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації мають розпочатися протягом тридцяти (30) днів з дати отримання такого запиту.
- (2) Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями, які виникають на основі міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують взаємне зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного

втручання. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони будуть, зокрема, діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року, Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, прийнятої в Монреалі 1 березня 1991 року, та будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть обидві Договірні Сторони.

- (3) 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 та екіпажу, аеропортів і аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.
- (4) Договірні Сторони у своїх відносинах діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, установлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як Додатки до Чиказької Конвенції, у тій мірі, в якій такі положення з безпеки застосовуються до Договірних Сторін. Кожна Договірна Сторона вимагатиме від авіапідприємств, призначених нею для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, та від експлуатантів аеропортів, розташованих на її території, щоб вони діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.
- (5) Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від призначених нею авіапідприємств вимагається дотримання зазначених у пункті (4) цієї статті положень з авіаційної безпеки, які передбачені іншою Договірною Стороною щодо прибуття на її територію. При відправленні з території Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії або під час перебування в його межах від призначених авіапідприємств вимагається дотримання положень з авіаційної безпеки, передбачених нормами права Європейського

Співтовариства. При відправленні з території України або під час перебування в її межах від призначених авіапідприємств вимагається дотримання положень з авіаційної безпеки, передбачених її чинним законодавством. Кожна Договірна Сторона забезпечує на своїй території вжиття необхідних заходів з безпеки для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових припасів перед і під час прийому на борт або завантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття спеціальних обґрунтованих заходів з безпеки у відповідь на загрозу.

- (6) У випадку дій або загрози дій, пов'язаних із незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, пасажирів і екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надаватимуть одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

СТАТТЯ 10 ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАТИСТИКОЮ

Авіаційна влада однієї Договірної Сторони на запит авіаційної влади іншої Договірної Сторони надає їй періодичні або інші статистичні дані, необхідні для перегляду ємності, що надається на договірних лініях призначеними авіапідприємствами першої Договірної Сторони. Такі дані містять усю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, що здійснюються цими авіапідприємствами на договірних лініях, та інформацію стосовно пунктів відправлення і призначення таких перевезень.

СТАТТЯ 11 БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

- (1) Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів, щодо екіпажів, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання такого запиту.
- (2) Якщо за результатами таких консультацій одна Договірна Сторона виявляє, що інша Договірна Сторона не дотримується і належним

чином не застосовує мінімальні стандарти, установлені на той час згідно з Чиказькою Конвенцією, перша Договірна Сторона повідомляє іншій Договірній Стороні про виявлені недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність із цими мінімальними стандартами. 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 5 (1) цієї Угоди.

- (3) Договірні Сторони домовляються, що відповідно до статті 16 Чиказької Конвенції повітряні судна, які використовуються авіапідприємствами однієї Договірної Сторони для здійснення перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, під час перебування на території іншої Договірної Сторони можуть бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційної влади іншої Договірної Сторони огляду (далі – “інспекція на пероні”) за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в експлуатації повітряного судна. Без шкоди зобов'язанням згідно зі статтею 33 Чиказької Конвенції, метою проведення такого огляду є перевірка дійсності бортових документів, свідоцтв членів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання на відповідність стандартам з безпеки польотів, установленим на той час згідно з Чиказькою Конвенцією.
- (4) Якщо під час проведення інспекції або серії інспекцій на пероні виникають серйозні підстави вважати, що:
 - (a) повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, установленим на той час згідно з Чиказькою Конвенцією; або
 - (b) відсутні ефективне впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, установлених на той час згідно з Чиказькою Конвенцією;

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

- (5) У разі відмови представника авіапідприємства або авіапідприємств

однієї Договірної Сторони у проведенні згідно з пунктом (3) цієї статті інспекції на пероні 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 експлуатацію договірної лінії авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони або змінити його умови, якщо за результатами проведення інспекції на пероні, серії інспекцій на пероні, у разі відмови в проведенні такої інспекції, після проведення консультацій або в інших випадках вирішить, що такі дії є необхідними для забезпечення безпеки польотів.
- (7) Будь-які дії однієї Договірної 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 Договірна Сторона продовжує не дотримуватися стандартів Міжнародної організації цивільної авіації після закінчення погодженого періоду, Генеральному секретарю Міжнародної організації цивільної авіації має бути направлено повідомлення про це, а в подальшому – про вжиття заходів першою Договірною Стороною з метою дотримання стандартів Міжнародної організації цивільної авіації.
- (9) У разі якщо Уряд Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії призначив авіапідприємство, нормативний контроль над яким здійснюється та підтримується іншою державою - членом Європейського Співтовариства, то надані Україні права відповідно до цієї статті однаково застосовуються нею щодо прийняття, застосування або дотримання стандартів з безпеки польотів цією іншою державою - членом Європейського Співтовариства та щодо дозволу на експлуатацію договірної лінії цього авіапідприємства.

СТАТТЯ 12 СПІЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ КОДІВ

- (1) Здійснюючи або пропонуючи повітряні перевезення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони, з урахуванням законів і правил щодо конкуренції, може укласти угоду про надання блоку крісел або про спільне використання кодів з авіапідприємством або

авіапідприємствами будь-якої Договірної Сторони та (або) авіапідприємством третьої держави, яке має відповідний дозвіл на виконання польотів.

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

СТАТТЯ 13 ОРЕНДА

Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають право здійснювати перевезення на орендованих у будь-якій компанії, включаючи інші авіапідприємства, повітряних суднах або на умовах оренди повітряних суден разом з екіпажем з урахуванням домовленостей, які час від часу укладаються між авіаційними властями Договірних Сторін і можуть включати положення щодо безпеки польотів.

СТАТТЯ 14 НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Відповідно до чинного законодавства держави кожної Договірної Сторони, включаючи у випадку Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії норми права Європейського Співтовариства, кожне призначене авіапідприємство має право здійснювати наземне обслуговування власними силами (“самообслуговування”) на території іншої Договірної Сторони або на свій вибір обирати постачальника послуг серед конкуруючих між собою постачальників, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково. Якщо чинне законодавство забороняє самообслуговування та якщо відсутня конкуренція між постачальниками послуг з наземного обслуговування, то кожне призначене авіапідприємство може на недискримінаційній основі скористатися послугами з наземного обслуговування, що надаються постачальником або постачальниками. Якщо чинне законодавство обмежує самообслуговування та якщо відсутня конкуренція між постачальниками послуг з наземного обслуговування, то кожне призначене авіапідприємство може здійснювати самообслуговування.

СТАТТЯ 15 ПЕРЕКАЗ ДОХОДІВ

Кожна Договірна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право вільно та без затримки переказувати на територію своєї держави доходи, отримані призначеними авіапідприємствами цієї іншої Договірної Сторони на території її держави від реалізації послуг з перевезень пасажирів, багажу та вантажу, сума яких перевищує місцеві видатки. Така конвертація та переказ мають бути дозволені без обмежень, за курсом обміну, що застосовується в поточних операціях, який діє на момент подання таких доходів для конвертації та переказу, і без стягнення будь-яких зборів, за винятком звичайно встановлених банками для здійснення такої конвертації та переказу.

СТАТТЯ 16 ПРЕДСТАВНИЦТВО АВІАПІДПРИЄМСТВА ТА ПРОДАЖ КВИТКІВ

Будь-яке авіапідприємство, призначене згідно зі статтею 4 цієї Угоди, може:

- (i) відповідно до чинного законодавства держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування та працевлаштування, направляти та утримувати на території іншої Договірної Сторони свій адміністративний, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень;
- (ii) користуватися послугами та наймати персонал будь-якої іншої організації, компанії або авіапідприємства, яке діє на території іншої Договірної Сторони;
- (iii) відкривати представництва на території іншої Договірної Сторони;
- (iv) вивчати попит і продавати квитки на повітряні перевезення на території іншої Договірної Сторони безпосередньо або через агентів. Авіапідприємство може продавати квитки в національній або вільноконвертованій валюті відповідно до чинного законодавства у сфері валютного регулювання держави іншої Договірної Сторони, а будь-яка особа може їх купувати.

СТАТТЯ 17 ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧА

- (1) Жодна з Договірних Сторін не стягує або не дозволяє стягувати з призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони збори з користувача, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її авіапідприємств, які здійснюють подібні міжнародні повітряні сполучення.
- (2) Кожна Договірна Сторона сприяє проведенню консультацій щодо зборів з користувача між компетентними органами своєї держави, які стягують збори, та авіапідприємствами, які користуються послугами та засобами, що надаються такими органами, коли це можливо, через представництва цих авіапідприємств. Повідомлення з обґрунтуванням будь-яких пропозицій стосовно зміни зборів з користувача має бути надіслано таким користувачам, щоб вони мали можливість висловити свою точку зору до введення в дію таких змін. Кожна Договірна Сторона також рекомендує компетентним органам своєї держави, які стягують збори, і таким користувачам обмінюватися відповідною інформацією щодо зборів з користувача.

СТАТТЯ 18 КОНСУЛЬТАЦІЇ

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

СТАТТЯ 19 УРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

- (1) Договірні Сторони намагаються врегулювати будь-який спір стосовно тлумачення або застосування цієї Угоди шляхом переговорів.
- (2) Якщо Договірні Сторони не вирішують спір шляхом переговорів, спір може бути переданий ними на розгляд такій особі або органу, який обирається ними за взаємною згодою, або за запитом будь-якої Договірної Сторони – на розгляд арбітражу в складі трьох арбітрів, які призначаються таким чином:

- (a) протягом тридцяти (30) днів після отримання запиту про арбітражне вирішення спору кожна Договірна Сторона призначає одного арбітра. Громадянин третьої держави, який діятиме як президент арбітражу, повинен призначатися як третій арбітр за згодою двох арбітрів протягом шістдесяти (60) днів з дати призначення другого;
 - (b) якщо протягом вищезазначеного строку жодного призначення не здійснено, будь-яка Договірна Сторона може звернутися до Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації з проханням здійснити необхідне призначення протягом тридцяти (30) днів. Якщо Президент Ради є громадянином держави однієї з Договірних Сторін, перший віце-президент, який не є громадянином держави однієї з Договірних Сторін, здійснить таке призначення.
- (3) За винятком передбаченого цією статтею або досягнутих домовленостей Договірних Сторін, арбітраж визначає межі своєї юрисдикції та встановлює власну процедуру. За вказівкою арбітражу або на запит будь-якої з Договірних Сторін засідання арбітражу з метою остаточного визначення предмету спору та спеціальні наступні процедури мають бути проведені не пізніше ніж протягом тридцяти (30) днів після того, як суд повністю сформовано.
- (4) За винятком погодженого Договірними Сторонами або встановленого арбітражем, кожна Договірна Сторона подає на розгляд меморандум протягом сорока п'яти (45) днів з моменту, як арбітраж остаточно сформовано. Кожна Договірна Сторона може надати відповідь протягом шістдесяти (60) днів з моменту подання меморандуму іншою Договірною Стороною. Арбітраж проведе слухання на запит будь-якої з Договірних Сторін або на власний розсуд протягом тридцяти (30) днів після закінчення строку для надання відповідей.
- (5) Арбітраж намагатиметься винести рішення в письмовій формі протягом тридцяти (30) днів після завершення слухання або, якщо слухання не проводилось, протягом тридцяти (30) днів з дати подання на розгляд обох відповідей. Рішення приймається більшістю голосів.
- (6) Договірні Сторони можуть протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати винесення рішення подати на розгляд запиту для отримання пояснень щодо рішення, і такі пояснення мають бути надані протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати такого запиту.

- (7) Рішення арбітражу є обов'язковим для виконання Договірними Сторонами.
- (8) Кожна Договірна Сторона оплачує витрати призначеного нею арбітра. Інші витрати арбітражу порівну розподіляються між Договірними Сторонами, включаючи будь-які витрати, пов'язані з діяльністю Президента, віце-президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації або члена Міжнародної організації цивільної авіації, для проведення процедур, зазначених у пункті (2)(b) цієї статті.

СТАТТЯ 20 ЗМІНИ ТА ДОПОВНЕННЯ

Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Договірних Сторін та оформлюються відповідним протоколом, який є невід'ємною частиною Угоди та набирає чинності згідно зі статтею 21 цієї Угоди.

СТАТТЯ 21 НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

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

СТАТТЯ 22 ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

Кожна Договірна Сторона може в будь-який час надіслати іншій Договірній Стороні повідомлення про свій намір припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців з дати отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення не відкликано до закінчення цього строку. У разі, якщо підтвердження про одержання іншою Договірною Стороною повідомлення відсутнє, воно буде вважатися отриманим через чотирнадцять (14) днів після його одержання Міжнародною організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 23
РЕЄСТРАЦІЯ В МІЖНАРОДНІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ
ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

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

Після набрання чинності цією Угодою втрачає чинність Угода між Урядом України та Урядом Сполученого Королівства Великобританії та Північної Ірландії про повітряне сполучення, підписана в м. Лондон 10 лютого 1993 року.

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

Вчинено в _____ у двох примірниках, кожний українською та англійською мовами, при цьому обидва тексти мають однакову силу.

ЗА УРЯД
УКРАЇНИ

ЗА УРЯД
СПОЛУЧЕНОГО
КОРОЛІВСТВА
ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ
ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ

ДОДАТОК 1

ДО УГОДИ МІЖ УРЯДОМ УКРАЇНИ ТА
УРЯДОМ СПОЛУЧЕНОГО КОРОЛІВСТВА
ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Таблиця маршрутів

Розділ 1

Маршрути, які експлуатуються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії:

Пункти в Сполученому Королівстві – проміжні пункти – пункти в Україні – пункти за межами

Примітки:

1. Проміжні пункти або пункти за межами можуть не використовуватись на будь-якому рейсі за умови, якщо перевезення починаються або закінчуються в Сполученому Королівстві.
2. 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 для його розвантаження в пункті за межами і у зворотному напрямку, за винятком, коли це може бути погоджено авіаційними властями Договірних Сторін. Це обмеження також стосується перевезень із зупинкою на маршруті.

Розділ 2

Маршрути, які експлуатуються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами України:

Пункти в Україні – проміжні пункти – пункти в Сполученому Королівстві – пункти за межами

Примітки:

1. Проміжні пункти або пункти за межами можуть не використовуватись на будь-якому рейсі за умови, якщо перевезення починаються або закінчуються в Україні.

2. Завантаження не може бути прийняте на борт у проміжному пункті з метою його розвантаження на території Сполученого Королівства або не може бути прийняте на борт на території Сполученого Королівства для його розвантаження в пункті за межами і у зворотному напрямку, за винятком, коли це може бути погоджено авіаційними властями Договірних Сторін. Це обмеження також стосується перевезень із зупинкою на маршруті.

ДОДАТОК 2

ДО УГОДИ МІЖ УРЯДОМ УКРАЇНИ ТА
УРЯДОМ СПОЛУЧЕНОГО КОРОЛІВСТВА
ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Перелік держав, на які робиться посилання в статті 4(2)(a)(iii) та в статті 5(1)(a)(iii) цієї Угоди:

- a) Республіка Ісландія (за Угодою про Європейський економічний простір);
- b) Князівство Ліхтенштейн (за Угодою про Європейський економічний простір);
- c) Королівство Норвегія (за Угодою про Європейський економічний простір);
- d) Швейцарська Конфедерація (за Угодою між Європейським Співтовариством і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт).