



Treaty Series No. 66 (1996)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Ukraine

concerning Air Services

London, 10 February 1993

[The Agreement entered into force on 3 June 1993]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
August 1996*

LONDON : HMSO

£6.20

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
AND THE GOVERNMENT OF UKRAINE CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Ukraine hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Ukraine, the Ministry of Transport of Ukraine, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

¹Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 7

Tariffs

(1) (a) The term "tariff" means:

- (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
- (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
- (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits;

and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.

(iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by consultation between the designated airlines seeking approval of the tariff and, where appropriate, such agreement may be reached by use of the tariff coordinating machinery of the International Air Transport Association. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff, nor the aeronautical authorities from approving it, if that airline shall have failed to seek or obtain the agreement of the other designated airline or airlines.

(4) Each proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by the designated airline seeking approval for it with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. Each proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(5) (a) Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval and provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party 21 days after the date of filing unless within 20 days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(b) Each proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, shall nevertheless be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party 21 days after the date of filing unless the aeronautical authorities of that Contracting Party have either:

(i) notified the airline filing the proposed tariff within 15 days after the date of filing that the proposed tariff must be refiled in conformity with the minimum filing period, or

(ii) served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party within 20 days after the date of filing written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) In approving each tariff the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry date as they consider appropriate.

(7) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service of a notice of disapproval, request consultations which shall be held within 30 days of the request.

(8) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (7) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(9) Subject to paragraph (10) of this Article a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force unless withdrawn by the designated airline concerned or until a replacement tariff has been established.

(10) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (9) of this Article:

(a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which the designated airline or airlines of one Contracting Party or both, file a replacement tariff with the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

- (11) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State via any route shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and, where appropriate, of the third State.
- (b) No tariff shall be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article not less than 45 days (or such shorter period as those aeronautical authorities may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.
- (c) The Contracting Party which has approved a tariff for such carriage may withdraw its approval of that tariff on giving 90 days notice to the designated airline of the other Contracting Party applying the tariff and that tariff shall cease to be applied by that designated airline at the end of that period.

ARTICLE 8

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (v) instructional material and training aids;
 - (vi) computer equipment and component parts;
 - (vii) airline and operators' documents; and
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - (iii) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airlines(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³) form an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance warning to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

¹Treaty Series No. 126 (1969), Cmnd. 4230.

²Treaty Series No. 39 (1972), Cmnd. 4956.

³Treaty Series No. 10 (1974), Cmnd. 5524.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 13

User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties his most senior Deputy who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided for in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Deputy of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 17

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 19

Entry into Force

Each Contracting Party shall notify the other in writing through the diplomatic channel of the completion of their respective requirements for entry into force of this Agreement. The Agreement shall enter into force on the date of the later of these two notifications.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at London this 10th day of February 1993 in the English and Ukrainian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

For the Government of Ukraine:

TRISTAN GAREL-JONES

O. R. KLIMPUSH

ANNEX
Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

ROUTE 1

Points in the United Kingdom—intermediate points—points in Ukraine—points beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Ukraine or in the territory of Ukraine to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Ukraine:

ROUTE 1

Points in Ukraine—intermediate points—points in the United Kingdom—points beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the services begins or ends in Ukraine.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

УГОДА

МІЖ УРЯДОМ СПОЛУЧЕНОГО КОРОЛІЄСТВА БЕЛИКОБРИТАНІЇ

ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ

ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ

ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд Сполученого Королівства Великобританії та Північної Ірландії та Уряд України, які надалі іменуються Договірними Сторонами,

які є учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року,

бажаючи укласти Угоду, що доповнює згадану Конвенцію, з метою встановлення повітряного сполучення між їх відповідними територіями,

домовились про таке:

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ

Для потреби цієї Угоди, якщо контекст не передбачає іншого:

(а) термін "Чикагська Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, і включає: (і) будь-яку зміну Конвенції, що введена в дію згідно з Статтею 94(а) Конвенції та ратифікована двома Договірними Сторонами; та (ii) будь-який Додаток або будь-яку зміну Додатку, прийняті згідно з Статтею 90 цієї Конвенції у такій мірі, в якій ця зміна або Додаток у будь-який час стосуються обох Договірних Сторін;

(б) термін "авіаційні влади" означає стосовно Сполученого Королівства - Міністра транспорту Великобританії, а для потреби Статті 7 - Адміністрацію цивільної авіації, а стосовно України - Міністерство транспорту України, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, які можуть бути уповноважені здійснювати будь-які функції, що зараз виконують вищезгадані влади або подібні функції;

(с) термін "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке було призначене та уповноважене у відповідності до Статті 4 цієї Угоди;

(d) термін "територія" щодо держави має значення відповідно до Статті 2 Чикагської Конвенції;

(e) терміни "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення", "авіапідприємство" та "зупинка з некомерційною метою" мають значення, відповідно викладені в Статті 96 Чикагської Конвенції;

(f) термін "ця Угода" включає Додаток до неї та будь-які зміни його або цієї Угоди;

(g) термін "збори за користування" означає збори, визначені авіапідприємствам компетентними владами або дозволені ними для стягування з повітряного судна, його екіпажу, пасажирів та вантажу за тимчасове надання майна або обладнання аеропортів або аеронавігаційних споруд, включаючи супутні послуги та засоби.

СТАТТЯ 2

ЗАСТОСУВАННЯ ЧІКАГСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ

Положення цієї Угоди повинні бути підпорядковані положенням Чікагської Конвенції у тій мірі, в якій ці положення можуть бути застосовані до міжнародних повітряних сполучень.

СТАТТЯ 3

НАДАННЯ ПРАВ

(1) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні наступні права щодо її міжнародних повітряних сполучень:

(a) право здійснювати політ над своєю територією без зупинки;

(b) право здійснювати зупинки на своїй території з некомерційною метою;

(2) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, точно визначені нижче цією Угодою, з метою експлуатації міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, визначених у відповідному розділі Таблиці, що додається до цієї Угоди. Такі сполучення та маршрути тут та далі іменуються відповідно "договірні лінії" та "встановлені маршрути". При

експлуатації договірної лінії по встановленому маршруту авіа- підприємства, призначені кожною Договірною Стороною, користуватимуться окрім прав, вказаних у пункті (1) цієї Статті, правом здійснювати посадки на території іншої Договірної Сторони у пунктах, встановлених для цього маршруту у Таблиці до цієї Угоди, з метою приймати на борт та розвантажувати пасажирів та вантаж, включаючи пошту.

(3) Вказане в пункті 2 цієї Статті не розглядатиметься як надання права призначеним авіапідприємствам однієї Договірної Сторони приймати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів та вантаж, включаючи пошту, що перевозяться за винагороду або на умовах найму та доставляються в інший пункт на території іншої Договірної Сторони.

(4) Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або спеціальних чи надзвичайних обставин призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони не в змозі здійснювати сполучення по своїх звичайних маршрутах, інша Договірна Сторона повинна прикласти усі зусилля, щоб полегшити подовження здійснювання таких сполучень шляхом відповідної тимчасової реорганізації маршрутів.

СТАТТЯ 4

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ АВІАПІДПРИЄМСТВАМ

(1) Кожна Договірна Сторона матиме право призначити одне чи декілька авіапідприємств для експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах, повідомивши про це письмово іншу Договірну Сторону, та відкликати або змінити таке призначення.

(2) Після одержання такого повідомлення інша Договірна Сторона з дотриманням положень пунктів (3) та (4) цієї Статті без затримки надасть призначеному авіапідприємству або авіапідприємствам відповідні дозволи на виконання польотів.

(3) Авіаційні влади однієї Договірної Сторони можуть зажадати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені законами та правилами, яких звичайно та обгрунтовано дотримуються ці влади у відповідності до положень Чикагської Конвенції.

(4) Кожна Договірна Сторона матиме право відмовити у наданні дозволу на здійснення польотів, вказаного у пункті 2 цієї Статті, або зажадати виконання таких умов, які вона вважатиме за потрібне, при користуванні призначеним авіапідприємством правами, зазначеними у Статті 3(2) цієї Угоди у будь-якому разі, коли згадана Договірна Сторона не має задовільних доказів того, що переважне володіння та фактичний контроль за цим авіапідприємством належать Договірній Стороні, яка його призначила, або її громадянам.

(5) Авіапідприємство, яке призначене та одержало дозвіл на здійснення польотів належним чином, може розпочати експлуатацію договірних ліній при умові, що це авіапідприємство виконує відповідні положення цієї Угоди.

СТАТТЯ 5

СКАСУВАННЯ АБО ТИМЧАСОВЕ ПРИПИНЕННЯ ДОЗВОЛУ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

(1) Кожна Договірна Сторона матиме право скасувати дозвіл на здійснення польотів або тимчасово припинити користування авіапідприємством, призначеним іншою Договірною Стороною, правами, вказаними у Статті 3(2) цієї Угоди, або зажадати виконання таких умов при користуванні цими правами, які вона вважатиме за потрібні:

(а) у будь-якому випадку, коли вона не переконана у тому, що переважне володіння та фактичний контроль за цим авіапідприємством належать Договірній Стороні, яка його призначила, або громадянам такої Договірної Сторони; або

(б) у випадку, коли це авіапідприємство не дотримується законів та правил, що їх звичайно та обгрунтовано застосовує Договірна Сторона, яка надає ці права; або

(с) у випадку, коли авіапідприємство будь-яким іншим чином не в змозі діяти відповідно до умов, передбачених цією Угодою.

(2) Коли негайне скасування, тимчасове припинення здійснення або вимога дотримуватись умов, зазначених у пункті (1) цієї Статті, не є необхідними для запобігання подальших порушень законів та правил, тоді право, про яке йде мова у цьому пункті, буде використано тільки після консультації з іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 6

ПРИНЦИПИ, ЯКІ РЕГЛАМЕНТУЮТЬ ЕКСПЛУАТАЦІЮ ДОГОВІРНИХ ЛІНІЙ

(1) Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін будуть надані справедливі та рівні умови експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах між їх відповідними територіями.

(2) Під час експлуатації договірних ліній призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони братимуть до уваги інтереси призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, котрі останні виконують на цьому ж маршруті або його ділянці.

(3) Договірні лінії, які обслуговуються призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін, повинні відповідати громадському попиту на перевезення по встановлених маршрутах та матимуть головною метою забезпечення такої ємності, яка при розумному коефіцієнті завантаження відповідає існуючим та обґрунтовано очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів та/або вантажу, включаючи пошту, прямує з або на територію Договірної Сторони, котра призначила авіапідприємство. Здійснення перевезень пасажирів та вантажу, включаючи пошту, що прийняті на борт, або розвантажені у пунктах встановлених маршрутів на територіях держав, інших ніж ті, які призначають авіапідприємство, повинно здійснюватись згідно з загальними принципами, за якими ємність залежить від:

(а) потреб у перевезеннях на та з території Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство;

(б) потреб у перевезеннях в тій зоні, через яку пролягає договірна лінія, з урахуванням інших перевезень, здійснюваних авіапідприємствами держав цієї зони; та

(с) потреб у наскрізних авіап перевезеннях.

СТАТТЯ 7

ТАРИФИ

(1) (а) Термін "тариф" означає:

- (i) ціну, яка встановлюється за перевезення пасажирів, багажу та вантажу (виключаючи пошту);
- (ii) додаткові товари, послуги або інші зручності, що надані або зроблені доступними у зв'язку з таким перевезенням випадково або внаслідок його; та
- (iii) ціни, які встановлені за такі додаткові товари, послуги або зручності;

та включає умови, що регулюють застосування будь-якої такої ціни та надання або доступність будь-яких таких товарів, послуг та зручностей.

- (iv) ставку комісійних, яку виплачує авіапідприємство агенту в залежності від проданих цим агентом квитків або оформлених авіавантажних накладних при регулярних повітряних сполученнях.

(б) якщо ціни або ставки різняться в залежності від сезону, дня тижня чи часу доби, коли виконується рейс, напрямку польоту або відповідно до якогось іншого фактору, будь-яка ціна або ставки, що відрізняються, повинні вважатися окремим тарифом незалежно від того, представлені вони відповідними органами окремо від супутніх умов чи ні.

(2) Тарифи, які застосовуються призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін за перевезення між їх відповідними територіями, повинні бути затвердженими авіаційними владами обох Договірних Сторін та встановлені на обґрунтованих рівнях з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи витрати щодо експлуатації договірних ліній, інтереси користувачів, розумний прибуток та ринкову кон'юктуру.

(3) Тарифи, згадані у пункті (2) цієї Статті, можуть бути узгоджені шляхом консультації між призначеними авіа підприємствами, які намагаються затвердити тариф та, якщо це потрібне, така угода може бути досягнута з використанням координаційних механізмів Міжнародної асоціації повітряного транспорту щодо тарифів. Однак, призначене авіа підприємство не буде мати перешкод для подання будь-якого запропонованого тарифу, а авіаційні влади для затвердження його, якщо це авіа підприємство не в змозі досягти згоди з іншим призначеним авіа підприємством або авіа підприємствами.

(4) Кожний запропонований тариф щодо перевезень між територіями Договірних Сторін повинен бути поданий призначеним авіа підприємством, яке намагається його затвердити, авіаційним владам обох Договірних Сторін у тому вигляді, у якому авіаційні влади кожної Договірної Сторони можуть зажадати, щоб виявити деталі, вказані у пункті (1) цієї Статті. Він повинен бути поданий не менше ніж за 45 днів (або такий коротший строк, який авіаційні влади обох Договірних Сторін можуть погодити) до пропонуваної дати вступу до дії. Кожний запропонований тариф вважатиметься поданим Договірній Стороні від дати, коли його отримали авіаційні влади цієї Договірної Сторони.

(5) (а) Кожний запропонований тариф може бути затверджений авіаційними владами будь-якої Договірної Сторони у будь-який час. У випадку відсутності такого затвердження та при умові, що він був поданий у відповідності до пункту (4) цієї Статті, він буде вважатися затвердженим авіаційними владами Договірної Сторони через 21 день після дати подання, якщо протягом 20 днів від дати подання авіаційні влади цієї Договірної Сторони не повідомили авіаційні влади іншої Договірної Сторони письмово про незатвердження запропонованого тарифу.

(б) Кожний запропонований тариф, який був поданий у такому вигляді, як вимагає пункт (4) цієї Статті, але не у відповідності до мінімального строку подання, вказаного там,

буде, незважаючи на це, вважатися затвердженим авіаційними владами Договірної Сторони через 21 день після дати подання, якщо авіаційні влади цієї Договірної Сторони:

- (i) не сповістили авіапідприємство, яке подає запропонований тариф, протягом 15 днів від дати подання, що пропонується тариф повинен бути поданий знову згідно з мінімальним строком подання, або
- (ii) не надіслали авіаційним владам іншої Договірної Сторони протягом 20 днів після дати подання письмового повідомлення про незатвердження запропонованого тарифу.

(6) Затверджуючи будь-який тариф, авіаційні влади Договірної Сторони можуть додати до свого затвердження такий строк дії, який вони вважатимуть за прийнятний.

(7) Якщо повідомлення про незатвердження надане у відповідності до положень пункту (5) цієї Статті, авіаційні влади двох Договірних Сторін можуть визначити тариф шляхом взаємного узгодження. Будь-яка Договірна Сторона може протягом 30 днів після направлення повідомлення про незатвердження запросити консультації, які повинні бути проведені протягом 30 днів після запиту.

(8) Якщо тариф не затверджено однією з авіаційних влад у відповідності до пункту (5) цієї Статті та авіаційні влади виявилися неспроможними визначити тариф у відповідності до пункту (7) цієї Статті, спір може бути вирішений у відповідності до положень Статті 15 цієї Угоди.

(9) З дотриманням пункту (10) цієї Статті тариф, встановлений у відповідності до положень цієї Статті, діятиме, якщо не буде відкликаний зацікавленим призначеним авіапідприємством або поки не буде встановлений тариф, що його замінює.

(10) Окрім як за угодою авіаційних влад обох Договірних Сторін, та для такого строку, на який вони можуть погодитися, тариф не буде продовжений дією пункту (9) цієї Статті:

(а) коли тариф має дату закінчення - більш ніж на 12 місяців після цієї дати;

(б) коли тариф не має дати закінчення - більш ніж на 12 місяців після дати подання нового тарифу авіаційним владам Договірних Сторін призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами однієї Договірної Сторони чи обох.

(11) (а) Тарифи, які встановлені призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони щодо перевезень між територією іншої Договірної Сторони та територією третьої країни за будь-яким маршрутом, повинні бути затверджені авіаційними владами цієї іншої Договірної Сторони та, якщо потрібно, третьої країни.

(б) жоден тариф не буде затверджений для такого перевезення, якщо він не поданий призначеним авіапідприємством, яке намагається його затвердити, авіаційним владам іншої Договірної Сторони у такому вигляді, як ці авіаційні влади можуть вимагати для виявлення деталей, вказаних у пункті (1) цієї Статті, не менш ніж за 45 днів (або такий короткий строк, який ці авіаційні влади можуть узгодити у конкретному випадку) до пропонуваної дати вступу у дію.

(с) Договірна Сторона, яка затвердила тариф для такого перевезення, може відкликати своє затвердження такого тарифу, надіславши за 90 днів повідомлення призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони, що застосовує тариф, і це авіапідприємство припинить застосування цього тарифу по закінченню даного строку.

СТАТТЯ 8

МИТА

(1) Повітряне судно, яке здійснює міжнародні повітряні сполучення, призначеного авіапідприємства або авіапідприємств будь-якої Договірної Сторони звільнятиметься від усіх мит, державних акцизних зборів та аналогічних державних податків, а також:

(a) наступні предмети, ввезені призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони:

- (i) ремонтне, експлуатаційне обладнання та обладнання для обслуговування та його складові частини;
- (ii) обладнання для обслуговування пасажирів та його складові частини;
- (iii) навантажувально-розвантажувальне обладнання та його складові частини;
- (iv) обладнання для забезпечення авіаційної безпеки, включаючи складові частини для встановлення у це обладнання;
- (v) інструктивні матеріали та засоби навчання;
- (vi) комп'ютерне обладнання та його складові частини
- (vii) документація авіапідприємства та експлуатанта

(b) наступні предмети, ввезені призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони або поставлені призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони:

- (i) бортові запаси (включаючи, але не обмежуючись такими предметами, як їжа, напої та тютюнові вироби), ввезені на територію або прийняті на борт на території іншої Договірної Сторони;
- (ii) паливо, мастильні матеріали та витратні технічні матеріали;
- (iii) запасні частини, включаючи двигуни;

при умові, що в кожному випадку вони призначені для використання на борту повітряного судна або в межах обмежень міжнародного аеропорту, у зв'язку з організацією або з обслуговуванням міжнародного повітряного сполучення зацікавленим призначеним авіапідприємством.

(2) Звільнення від мита, державних акцизних зборів та аналогічних державних податків не повинні поширюватись на виплати, що базуються на вартості послуг, наданих призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони.

(3) До обладнання та матеріалів, згаданих у пункті (1) цієї Статті, може бути висунута вимога збереження під наглядом або контролем компетентних органів.

(4) Звільнення, передбачені цією Статтею, застосовуватимуться також у ситуаціях, коли призначене авіапідприємство або авіапідприємства однієї Договірної Сторони укладуть угоду з іншим авіапідприємством або авіапідприємствами щодо оренди або передачі на території іншої Договірної Сторони предметів, вказаних у пункті (1) цієї Статті, при умові, що цьому іншому авіапідприємству або авіапідприємствам іншою Договірною Стороною надані аналогічні звільнення.

СТАТТЯ 9

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

(1) Гарантія безпеки цивільних повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу є фундаментальною передумовою щодо експлуатації міжнародних повітряних сполучень. Договірні Сторони підтверджують, що прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання (а саме їх зобов'язання відповідно до Чикагської Конвенції, Кон-

венції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року) є невід'ємною частиною цієї Угоди.

(2) Договірні Сторони повинні взаємно забезпечити, за вимогою, всю необхідну допомогу для запобігання незаконного захоплення повітряного судна та інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки такого повітряного судна, його пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якої іншої загрози безпеці цивільної авіації.

(3) Договірні Сторони у своїх взаємовідносинах діють згідно з нормами авіаційної безпеки та в тому обсязі, в якому вони застосовуються ними, рекомендованою практикою, встановленою Міжнародною організацією цивільної авіації та визначеною у вигляді Додатків до Чикагської Конвенції; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих ними, або експлуатанти повітряних суден, які мають основне місце діяльності або постійно базуються на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли відповідно до таких положень авіаційної безпеки. В цьому пункті посилання на норми авіаційної безпеки включає будь-яку відмінність, про яку оголосила зацікавлена Договірна Сторона. Кожна Договірна Сторона своєчасно надасть іншій інформацію щодо свого наміру оголосити про будь-яку відмінність.

(4) Кожна Договірна Сторона гарантує, що на її території застосовуватимуться ефективні заходи щодо захисту повітряних суден, перевірки пасажирів та їх поклажі, виконання відповідних перевірок екіпажу, вантажу (включаючи зданий багаж) та запасів повітряного судна перед та під час прийому на борт або завантаження і що такі заходи будуть приведені у відповідність до зрослої загрози. Кожна Договірна Сторона по-

годжується з тим, що до таких її авіапідприємств іншою Договірною Стороною можуть бути висунуті вимоги, необхідні для додержання вищезазначених у пункті (3) цієї Статті положень авіаційної безпеки під час прибуття, відправлення або перебування в межах території цієї іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо діятиме у відповідь на будь-який запит іншої Договірної Сторони щодо обґрунтованого застосування спеціальних заходів безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

(5) У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна або іншими протиправними діями, спрямованими проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони повинні допомогти одна одній шляхом полегшення зв'язку та відповідних заходів, спрямованих на якомога швидке та таке, що відповідає мінімальному ризику для життя, усунення таких дій або їх загрози.

СТАТТЯ 10

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАТИСТИКОЮ

Авіаційні влади однієї Договірної Сторони надаватимуть за запитом авіаційних влад іншої Договірної Сторони такі періодичні або інші статистичні дані, які можуть бути обґрунтовано запитані з метою вивчення ємності, що забезпечується на договірних лініях призначеними авіапідприємствами Договірної Сторони, яка вказана в даній Статті. Такі статистичні дані включатимуть всю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, які здійснюються цими авіапідприємствами на договірних лініях та по пунктах відправлення й призначення таких перевезень.

СТАТТЯ 11

ПЕРЕКАЗ КОШТІВ

Кожне призначене авіапідприємство матиме право конвертувати та переказувати за запитом до своєї країни прибутки, які перевищують суми видатків на місці. Конвертація та переказ будуть дозволені без обмежень за курсом обміну, що застосовується у поточних операціях, який діє на день подання таких прибутків для конвертації або переказу, та не підлягатимуть жодному оподаткуванню, за винятком звичайно застосовуваного банками при здійсненні таких конвертацій та переказів.

СТАТТЯ 12

ПРЕДСТАВНИЦТВО АВІАПІДПРИЄМСТВА ТА ПРОДАЖ

(1) Призначеному авіапідприємству або авіапідприємствам однієї Договірної Сторони надається право у відповідності до законів та правил іншої Договірної Сторони, які стосуються в'їзду, проживання та працевлаштування, призначити та утримувати на території іншої Договірної Сторони свій власний адміністративний, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для забезпечення повітряних сполучень.

(2) Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони матимуть право приймати участь у продажу авіап перевезень у зоні іншої Договірної Сторони як безпосередньо, так і через агентів. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони матимуть право продавати, а будь-яка особа вільно купувати ці перевезення за місцеву або вільно конвертовану валюту.

СТАТТЯ 13

ЗБОРИ ЗА КОРИСТУВАННЯ

(1) Жодна з Договірних Сторін не буде застосовувати або дозволяти стягувати з призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони збори за користування більші ніж ті, які накладаються на його власні авіапідприємства, які здійснюють аналогічні міжнародні повітряні сполучення.

(2) Кожна Договірна Сторона заохочуватиме консультації щодо зборів за користування, які проводитимуться між її компетентними розрахунковими органами та авіапідприємствами, що користуються послугами та спорудами, котрі організовуватимуться цими розрахунковими органами та, якщо можливо, за участю організацій, які представляють ці авіапідприємства. Перш ніж будуть здійснені зміни зборів за користування, таким споживачам повинно бути надано обґрунтоване попередження щодо будь-яких запропонованих змін, щоб дати їм можливість виказати свою думку. Кожна Договірна Сторона буде заохочувати свої компетентні розрахункові органи та таких споживачів обмінюватись слушною інформацією щодо зборів за користування.

СТАТТЯ 14

КОНСУЛЬТАЦІЯ

Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час подати запит про консультації щодо виконання, тлумачення, застосування або внесення поправок до цієї Угоди чи відповідності цій Угоді. Такі консультації між авіаційними владами розпочнуться протягом 60 днів від дати одержання письмового запиту іншою Договірною Стороною, якщо Договірні Сторони не домовляться про інше.

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

(1) Якщо виникають будь-які спори між Договірними Сторонами стосовно тлумачення чи застосування цієї Угоди, Договірні Сторони, в першу чергу, намагатимуться врегулювати їх шляхом переговорів.

(2) Якщо Договірні Сторони не досягнуть врегулювання спору шляхом переговорів, він може бути винесений їми на розгляд такої особи або органу, котрих вони можуть узгодити, або за запитом будь-якої Договірної Сторони може бути поданий на розгляд арбітражу з трьох арбітрів, який може бути створений наступним чином:

(а) протягом 30 днів після одержання запиту про арбітраж кожна Договірна Сторона призначить по одному арбітру. Громадянин третьої країни, який діятиме як Президент арбітражу, повинен бути призначений як третій арбітр за згодою двох арбітрів на протязі 60 днів від дати призначення другого;

(б) якщо протягом вищевказаного строку будь-яке призначення не зроблено, будь-яка Договірна Сторона може запросити Президента Міжнародної організації цивільної авіації зробити необхідні призначення протягом 30 днів. Якщо Президент має громадянство однієї з Договірних Сторін, його найстарший Заступник, недискваліфікований з цього приводу, зробить призначення.

(3) Виключаючи те, що тут та далі передбачається у цій Статті, або те, що інакше обумовлено Договірними Сторонами, арбітраж повинен визначити межі своєї юрисдикції та встановити свою власну процедуру. Згідно з рішенням арбітражу або за запитом будь-якої з Договірних Сторін не пізніш ніж через 30 днів після остаточної організації арбітражу повинна бути проведена конференція щодо точного визначення проблем, які розглядаються та особливих процедур, яких необхідно дотримуватись.

(4) Виключаючи те, що обумовлено інакше Договірними Сторонами або встановлено арбітражем, кожна Договірна Сторона після остаточної організації арбітражу протягом 45 днів надасть меморандум. Відповіді повинні бути подані через 60 днів. Арбітраж повинен провести слухання за запитом будь-якої Договірної Сторони або за власним розсудом протягом 30 днів після того, як надіслані відповіді.

(5) Арбітраж намагатиметься дати письмове рішення протягом 30 днів після завершення слухання або, якщо слухання не проводились, протягом 30 днів після надання обсягів відповідей. Рішення повинно бути прийняте більшістю голосів.

(6) Договірні Сторони можуть надіслати запити щодо прояснення рішення протягом 15 днів після того, як воно було одержано, та таке прояснення рішення повинно бути видано протягом 15 днів після одержання запиту.

(7) Рішення арбітражу є обов'язковим для Договірних Сторін.

(8) Кожна Договірна Сторона буде нести витрати арбітра, призначеного нею. Інші видатки арбітражу будуть поділені порівно між Договірними Сторонами, включаючи будь-які витрати, понесені Президентом Міжнародної організації цивільної авіації або його Заступником під час застосування процедур пункту (2) (b) цієї Статті.

СТАТТЯ 16

ЗМІНИ

Будь-які зміни цієї Угоди, обговорені Договірними Сторонами, набудуть чинності після їх підтвердження шляхом обміну нотами.

СТАТТЯ 17

ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

Кожна Договірна Сторона може в будь-який час повідомити письмово іншу Договірну Сторону про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення буде водночас надіслане до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода втратить чинність опівночі (у місці одержання повідомлення) через рік від дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо повідомлення не відкликано за взаємною згодою до закінчення вказаного строку. Якщо підтвердження іншої Договірної Сторони про одержання повідомлення відсутнє, повідомлення вважатиметься одержаним через 14 днів після одержання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 18

РЕЄСТРАЦІЯ В ІКАО

Ця Угода та всі зміни до неї будуть зареєстровані Міжнародною організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 19

НАБУТТЯ ЧИННОСТІ

Кожна Договірна Сторона проінформує іншу письмово по дипломатичних каналах про виконання її необхідних вимог для набрання Угоди чинності. Ця Угода набирає чинності з дати останнього з цих двох повідомлень.

В підтвердження чого ті, які нижче підписались, належним чином уповноважені своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено у двох примірниках в Лондоні цього 10 дня лютого 1993 року, англійською та українською мовами, обидва тексти мають однакову силу.

ЗА УРЯД СПОЛУЧЕНОГО
КОРОЛІВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНІЇ
ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ

TRISTAN GAREL-JONES

ЗА УРЯД
УКРАЇНИ

O. R. KLIMPUSH

ДОДАТОК

ТАБЛИЦЯ МАРШРУТУ

Розділ 1

Маршрути, які експлуатуються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами Сполученого Королівства:

Маршрут 1

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

Примітки:

1. Проміжні пункти або пункти за межами можуть бути виключені на будь-якому або усіх рейсах при умові, що сполучення починається або закінчується в Сполученому Королівстві.

2. Ніяке завантаження не може бути прийняте в проміжному пункті з метою наступного розвантаження на території України або на території України для розвантаження у пункті за межами та навпаки, за виключенням того, що час від часу може бути узгоджено авіаційними владами Договірних Сторін. Це обмеження також стосується усіх форм комерційного завантаження стоп-овера.

Розділ 2

Маршрути, які експлуатуються призначеним авіа підприємством або авіа підприємствами України:

Маршрут 1

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

Примітки:

1. Проміжні пункти або пункти за межами можуть бути включені на будь-якому або усіх рейсах при умові, що сполучення починається або закінчується в Україні.

2. Ніяке завантаження не може бути прийняте в проміжному пункті з метою наступного розвантаження на території Сполученого Королівства або на території Сполученого Королівства для розвантаження у пункті за межами та навпаки, за умови, що час від часу може бути узгоджено національними владами Договірних Сторін. Це обмеження також стосується усіх форм комерційного завантаження стоп-овера.