

No. 33053

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
UKRAINE

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
London on 10 February 1993**

Authentic texts: English and Ukrainian.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 21 August 1996.*

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
UKRAINE

**Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe).
Signé à Londres le 10 février 1993**

Textes authentiques : anglais et ukrainien.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 21 août 1996.*

AGREEMENT¹ 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 thereafter referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²

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 I

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

¹ Came into force on 3 June 1993 by notification, in accordance with article 19.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

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.
- (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 resubmitted 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 airline(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 1971)³ 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.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

(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.

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:

TRISTAN GAREL-JONES

For the Government
of Ukraine:

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 service 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.
-

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

**УГОДА МІЖ УРЯДОМ СПОЛЧЕНОГО КОРОЛІВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНІЇ ТА ПІВNІЧНОЇ 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 півільну авіацію, відкритої для підписання в Чікаго 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 потреб цієї Угоди, якщо контекст не передбачає іншого:

(а) термін "Чікагська Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну півільну авіацію, відкриту для підписання в Чікаго 7 грудня 1944 року, і включає: (i) 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;

(c) 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 Чікаської Конвенції;

(e) терміни "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення", "авіапідприємство" та "зупинка з некомерційною метою" мають значення, відповідно викладені в Статті 96 Чікаської 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 зеронавігаційних споруд, включаючи супутні послуги та засоби.

СТАТТЯ 2

ЗАСТОСУВАННЯ ЧІКАСЬКОУ КОНВЕНЦІЇ

Положення цієї Угоди повинні бути підпорядковані положенням Чікаської 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 ії міжнародних повітряних сполучень:

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

(б) право здійснювати зупинки на своїй території з непомерчіньою метою;

(2) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, точно визначені нижче після 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 авіапідприємства, 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 розглядається як надання права призначенням 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 приз-

начене 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 відклікати 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 захадати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені законами та правилами, яких звичайно та обґрунтовано дотримуються ці влади у відповідності до положень Чікагської Конвенції.

(4) Кожна Договірна Сторона матиме право відмовити у наданні дозволу на здійснення польотів, вказаного у пункті 2 цієї Статті, або захадати виконання таких умов, які вона вважатиме за потрібне, при користуванні призначенним 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 обґрунтовано 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 негайнє 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 п'ому маршруті або його дільниці.

(3) Договірні лінії, які обслуговуються призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін, повинні відповідати громадському попиту на перевезення по встановлених маршрутах та матимут головною метою забезпечення такої ємності, яка при розумному коефіцієнті завантаження відповідала б існуючим та обґрунтованим очікуванням потребам у перевезеннях пасажирів та/або вантажу, включаючи пошту, прямуючих 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 проходить договірна лінія, з урахуванням інших перевезень, здійснюваних авіапідприємствами держав цієї зони; та

(с) потреб у наскрізних авіаперевезеннях.

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 накладник при регулярних повітряних сполученнях.

(б) якщо ціни або ставки різняться в залежності від сезону, дня тижня чи часу доби, коли виконується рейс, напряму 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 скрімно від супутніх умов чи ні.

(2) Тарифи, які застосовуються призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін за перевезення між їх відповідними територіями, повинні бути затвердженими авіапідприємствами 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'юнктуру.

(3) Тарифи, згадані у пункті (2) цієї Статті, можуть бути узгоджені шляхом консультації між призначеними авіапідприємствами, 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 авіапідприємство не буде мати переважок для подання будь-якого запропонованого тарифу, а авіаційні влади для затвердження його, якщо це авіапідприємство не в змозі досягти згоди з іншим призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами.

(4) Кожний запропонований тариф щодо перевезень між територіями Договірних Сторін повинен бути поданий призначеним авіапідприємством, 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 менш ніж за 45 днів (або такий коротший строк, який авіаційні влади обох Договірних Сторін можуть погодити) до пропонованої 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 позадомили 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 пісі Договірної Сторони:

- (i) не сповістили авіапідприємство, яке подає запропонований тариф, протягом 15 днів від дати подання, що пропонований 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 належне у відповідності до положень пункту (5) пісі 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) пісі Статті та авіаційні влади виявилися неспроможними визначити тариф у відповідності до пункту (7) пісі Статті, спір може бути вирішений у відповідності до положень Статті 15 пісі Угоди.

(9) З дотриманням пункту (10) пісі Статті тариф, встановлений у відповідності до положень пісі Статті, діятиме, якщо не буде відклікано 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 призначенням авіапідприємством або авіапідприємствами однієї Договірної Сторони чи обох.

(11) (а) Тарифи, які встановлені призначенням 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 призначенням 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 коротший строк, який ці авіаційні влади можуть узгодити у конкретному випадку) до пропонованої дати вступу у дію.

(с) Договірна Сторона, яка затвердила тариф для такого перевезення, може відкликати своє затвердження такого тарифу, надіславши за 90 днів повідомлення призначенному 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:

(а) 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; та
 - (vi) комп'ютерне обладнання та його складові частини
 - (vii) документація авіапідприємства та експлуатанта
- (б) наступні предмети, ввезені призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони або поставлені призначенному авіапідприємству однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони:
- (i) бортові запаси (включаючи, але не обмежуючись такими предметами, як іжа, напої та текстильні 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 запіакленим призначеним авіапідприємством.

(2) Звільнення від мита, державних акцизних зборів та аналогічних державних податків не повинні поширюватись на виплати, що базуються на вартості послуг, наданих призначенному 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 іншої Договірної Сторони надані аналогічні звільнення.

СТАТТЯ 9

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

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

венції про злочини та дейкі 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 Газі 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 аeronавігаційних 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 Чікагської Конвенції; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих ними, або експлуатанти аеропортів 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 ії авіапідприємств іншою Договірною Стороною можуть бути висунуті вимоги, необхідні для додержання вимезазначеных 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 зеронавігаційних 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 Договірності Сторони надають або запитують за запитом авіаційних влад іншої Договірності Сторони такі періодичні або інші статистичні дані, які можуть бути обґрунтовано запитані з метою вивчення ємності, що забезпечується на договірних лініях призначеними авіапідприємствами Договірності Сторони, яка вказана в даній Статті. Такі статистичні дані включають всю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, які здійснюються підмінами авіапідприємствами на договірних лініях та по пунктах відправлення й призначення таких перевезень.

СТАТТЯ 11

ПЕРЕКАЗ КОШТИВ

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 застосованого банками при здійсненні таких конвертацій та переказів.

СТАТТЯ 12

ПРЕДСТАВНИЦТВО АВІАПІДПРИЄМСТВА ТА ПРОДАЖ

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

СТАТТЯ 13

ЗЕОРИ 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 слухом 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 цієї Угоді. Такі консультації між авіаційними владами розпочнуться протягом 60 днів від дати одержання письмового запиту іншою Договірною Стороню, якщо Договірні Сторони не домовляться про інше.

СТАТТЯ 15

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 діяльно 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, недискаваліфікований 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 пізніше 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 збо 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 обох 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 гарівно 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 відночес надіслане до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода втратить чинність опівночі (у місці одержання повідомлення) через рік від дати одержання повідомлення іншою Договірною Сторонкою, 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 ICAO

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 Угодою 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.

Бчинено 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 призначенням 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 призначенням авіапідприємством або авіапідприємствами 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 виключені 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 виключенням того, що час від часу може бути узгоджено авіаційними владами Договірних Сторін. Це обмеження також стосується усіх форм комерційного завантаження стоп-овера.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE L'UKRAINE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'Ukraine (ci-après dénommés « les Parties contractantes »);

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago²;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression « la Convention de Chicago » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également : i) de tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son Article 94 *a* et ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) de toute Annexe ou amendement à cette Annexe adoptés conformément à l'Article 90 de la Convention, dans la mesure où l'Annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Royaume-Uni, du Secrétaire aux transports et, aux fins de l'Article 7 de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de l'Ukraine, du Ministère des transports de l'Ukraine, ainsi que, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le mot « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention de Chicago;

¹ Entré en vigueur le 3 juin 1993 par notification, conformément à l'article 19.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21, vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) L'expression « le présent Accord » s'entend également de son Annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même;

g) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances exigées des entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques, ou dont l'imposition est autorisée par elles, pour l'utilisation des installations ou équipements d'aéroport ou des facilités de navigation, y compris les prestations et facilités accessoires offertes pour les aéronefs, les passagers, les équipages et les marchandises transportées.

Article 2

APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur des routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

*Article 4***DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou modifier ces désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires, l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

*Article 5***ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION**

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'une des éventualités suivantes :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a concédé ces droits; ou

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées par les Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et ont pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et/ou de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

Article 7

TARIFS

1. a) Le terme « tarif » s'entend :
 - i) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou du fret (à l'exclusion du courrier);
 - ii) Ses biens, services ou autres prestations supplémentaires fournis, ou mis à la disposition des intéressés, par une entreprise de transport aérien, à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire; et
 - iii) Des prix demandés par une entreprise de transport aérien pour ces biens, services ou prestations supplémentaires, y compris les conditions régissant l'application de ces prix et la fourniture ou mise à disposition de ces biens, services ou prestations;
 - iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers.

b) Lorsque les barèmes ou les taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités pertinentes.

2. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliquent au transport entre leurs territoires sont ceux qu'ont agréés les autorités aéronautiques des deux Parties; ils sont fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenus de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être agréés par consultation entre les entreprises désignées qui demandent l'agrément du tarif et, le cas échéant, cet agrément est obtenu grâce au mécanisme de coordination des tarifs de l'Association du transport aérien international. Toutefois, le fait qu'une entreprise désignée n'ait pas demandé ou obtenu l'agrément de l'autre (ou des autres) entreprise de transport aérien désignée n'empêche ni cette entreprise de déposer un tarif proposé, ni les autorités aéronautiques de l'approuver.

4. Chaque tarif proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes est déposé par l'entreprise désignée qui demande son agrément par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous une forme telle que les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger de révéler les détails mentionnés au paragraphe 1 du présent article. Il est déposé 45 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date d'entrée en vigueur proposée. Chaque tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante.

5. a) Chaque tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute de cet agrément et, à condition qu'il ait été déposé conformément au paragraphe 4 du présent article, ledit tarif est considéré comme ayant été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 21 jours après la date de son dépôt, à moins que, dans les 20 jours suivant la date dudit dépôt, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante informent par écrit les autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé.

b) Chaque tarif proposé qui a été déposé sous la forme requise aux termes du paragraphe 4 du présent article mais qui n'est pas en conformité avec la période minimum de dépôt qui y est spécifiée est néanmoins considéré comme ayant été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 21 jours après la date du dépôt, à moins que les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée aient soit :

- i) Notifié à l'entreprise de transport aérien déposant le tarif proposé dans les 15 jours après la date de dépôt que le tarif proposé doit de nouveau être déposé, conformément à la période de dépôt minimum; ou
- ii) Informé par écrit les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les 20 jours suivant la date du dépôt qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé.

6. Lors de l'agrément de chaque tarif, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent assortir leur agrément d'une date d'expiration qu'elles considèrent adéquate.

7. Si un désaccord est notifié, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent déterminer le tarif d'un commun accord. Chaque Partie contractante peut, dans les 30 jours qui suivent le dépôt de la notification de désaccord, demander des consultations qui auront lieu dans les 30 jours qui suivent le dépôt de la demande.

8. Si une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent article a refusé le tarif et si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pu se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 7 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

9. Sous réserve du paragraphe 10 du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise de transport aérien désignée concernée ou jusqu'au moment où un tarif de remplacement a été établi.

10. Sauf avec l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et pour des périodes dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prolongé en vertu du paragraphe 9 du présent article :

a) Si un tarif expire plus de 12 mois après la date en question;

b) Si un tarif n'a pas de date d'expiration pendant plus de 12 mois après la date à laquelle l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante ou les deux, déposent un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

11. a) Les tarifs appliqués par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers, via n'importe quelle route, sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et, le cas échéant, à celui de l'Etat tiers.

b) Aucun tarif n'est agréé pour ce transport, à moins qu'il n'ait été déposé par l'entreprise désignée qui demande cet agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sous une forme telle que lesdites autorités aéronautiques peuvent exiger de révéler les détails mentionnés au paragraphe 1 du présent article, 45 jours au moins (ou une période plus brève dont peuvent convenir les autorités aéronautiques dans un cas particulier) avant la date proposée d'entrée en vigueur.

c) La Partie contractante qui a agréé un tarif pour ce transport peut retirer son agrément avec un préavis de 90 jours à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui applique le tarif et, dans ce cas, ce dernier cesse d'être applicable par l'entreprise désignée à la fin de ladite période.

*Article 8***DROITS DE DOUANE**

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres droits similaires, de même que :

a) Les articles suivants importés par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;
- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;
- iv) Matériel de sécurité y compris pièces de rechange pour ce matériel;
- v) Matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;
- vi) Matériel informatique et pièces de rechange;
- vii) Documents relatifs à la compagnie et à l'équipage; et

b) Les articles suivants introduits ou fournis par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Provisions de bord (y compris mais non exclusivement des articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac) qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante ou non;
- ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) Pièces de rechange y compris moteurs;
à condition dans tous les cas qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international en liaison avec la création ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée intéressée.

2. L'exonération des droits de douane, des droits d'accise nationaux et des frais nationaux analogues ne s'étend pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également lorsque les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. La garantie de sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord, en particulier leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970² et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Les Parties contractantes prêtent sur demande toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexes à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifie à l'avance à l'autre son intention de notifier une éventuelle différence.

4. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mu-

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

tuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11

TRANSFERT DES BÉNÉFICES

Chaque entreprise désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert sont autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées aux fins de conversion ou de transfert et aucun frais n'est retenu pour ces opérations à l'exception des commissions normalement facturées par les banques pour telles conversions ou de tels transferts.

Article 12

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.
2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elles, des prestations de transport aérien. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre ces prestations et toute personne a le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13

REDEVANCES D'USAGE

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage

plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encourage la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encourage en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les informations pertinentes sur ces redevances.

Article 14

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application et la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 15

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend est soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Les deux arbitres désignés choisissent d'un commun accord dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre un ressortissant d'un Etat tiers qui fait fonction de président du tribunal;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes peut demander au Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procède à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définit les limites de sa compétence et arrête lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie

au plus tard 30 jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques doivent être déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'une audience, dans les 30 jours suivant la date de dépôt des deux répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de 15 jours suivant sa réception, et ces éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal sont divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-président de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

AMENDEMENTS

Les amendements au présent Accord dont sont convenues les Parties contractantes prennent effet une fois confirmés par échange de notes.

Article 17

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification doit être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de cette réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et tous ses amendements sont déposés pour enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19***ENTRÉE EN VIGUEUR**

Chaque Partie contractante notifie à l'autre par écrit et par la voie diplomatique l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord. Ce dernier entre en vigueur à la date de la dernière de ces deux notifications.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Londres le 10 février 1993 en anglais et en ukrainien, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

TRISTAN GAREL-JONES

Pour le Gouvernement
de l'Ukraine :

O. R. KLIMPUSH

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Route I

Points au Royaume-Uni - points intermédiaires - points en Ukraine - points au-delà.

Notes :

1. Des points intermédiaires ou des points au-delà peuvent être omis lors de tout vol à condition que le service commence ou finisse au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points situés sur le territoire de l'Ukraine ou sur le territoire de l'Ukraine pour être débarqué en un point au-delà et inversement, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

Deuxième partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées de l'Ukraine :

Route I

Points en Ukraine - points intermédiaires - points au Royaume-Uni - points au-delà.

Notes :

1. Des points intermédiaires ou des points au-delà peuvent être omis lors de tout vol à condition que le service commence ou s'achève en Ukraine.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire du Royaume-Uni ou sur le territoire du Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà et inversement, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'arrêt en cours de route.
