

No. 39438

**Belgium
and
Ukraine**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of Ukraine on air transport (with annex). Kiev, 20 May 1996

Entry into force: *1 January 2003 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English and Ukrainian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 2 July 2003*

**Belgique
et
Ukraine**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Ukraine sur le transport aérien (avec annexe). Kiev, 20 mai 1996

Entrée en vigueur : *1er janvier 2003 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais et ukrainien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 2 juillet 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF UKRAINE ON AIR
TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of Ukraine
Hereafter referred to as the Contracting Parties ;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature
at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose
of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air
transport;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation
opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any
Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or
of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amend-
ments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any
modifications to the Agreement or to the Annex;

c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of Belgium, the Ministry of
Communications and, in the case of Ukraine, the Ministry of Transport represented by the
Air Transport Department or, in both cases, any other authority or person empowered to
perform the functions now exercised by the said authorities;

d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and
"Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles
2 and 96 of the Convention;

e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and au-
thorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified
in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately
or in combination;

g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, bag-
gage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and
conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and condi-
tions for the carriage of mail;

h) The terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by agreement between aeronautical authorities, to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by exchange of letters between aeronautical authorities, the designation of any airline and to designate another one.

Article 4. Authorization to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the

other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently;

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

c) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 16 of this Agreement.

Article 6. Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this Article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 7. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes spec-

ified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this Article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

Article 8. Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms 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 aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or 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.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

Article 9. User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 10. Customs and Excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph I of this Article.

Article 11. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

4. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

Article 12. Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 16 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of Article 17 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

Article 13. Staff requirements

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

Article 14. Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Parties on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits de-

rived by that airline in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

Article 15. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 16. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17. 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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this Article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 18. Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this Article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 19. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional or internal formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification.

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

Done in duplicate at Kiev on this 20th day of May 1996 in the English and Ukrainian languages, each version being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

ERIK DERYCKE
Minister of Foreign Affairs

For the Government of Ukraine:

VADIM PAVLOVITCH CHMEGOUN
Vice President of the Aviation Transport Department

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Belgium	Any points	Points in Ukraine	Any points

2. Routes of Ukraine

Points of departure	Intermediate points	Points in	Points beyond
Points in Ukraine	Any points	Points in Belgium	Any points

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

No fifth freedom traffic rights will be exercised on any sector of the respective routes.

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА
МІЖ УРЯДОМ КОРОЛІВСТВА БЕЛЬГІЯ ТА
УРЯДОМ УКРАЇНИ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд Королівства Бельгія та Уряд України, далі "Договірні Сторони",

будучи учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго сьомого грудня 1944 року;

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

бажаючи забезпечити найвищий рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки у міжнародних повітряних перевезеннях;

погодилися про таке:

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ

У цій Угоді, якщо контекст не припускає інакше :

а) термін "Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго сьомого грудня 1944 року, та містить будь-який Додаток, прийнятий згідно зі Статтею 90 цієї Конвенції, або будь-яку поправку до Додатків або Конвенції згідно з її Статтями 90 та 94 у тій мірі, в якій ці Додатки або поправки прийняті або ратифіковані обома Договірними Сторонами;

б) термін "Угода" означає цю Угоду, Додаток до неї та будь-які поправки до Угоди або до Додатка;

в) термін "авіаційні власті" означає : щодо Бельгії - Міністерство транспорту і зв'язку, а щодо України - Міністерство транспорту, яке представляється Департаментом авіаційного транспорту, або в обох випадках будь-який інший керівний орган чи особу, котрі уповноважені здійснювати функції, що в цей час виконуються згаданими властями;

г) терміни "територія" "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення", "авіапідприємство" та "зупинка з некомерційними цілями" мають значення відповідно до Статей 2 і 96 Конвенції;

д) термін "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке призначене та отримало дозвіл відповідно до Статей 3 та 4 цієї Угоди;

е) термін "договірні лінії" означає регулярні повітряні сполучення по маршрутах, встановлених у Додатку до цієї Угоди, для перевезення пасажирів, вантажу та пошти окремо чи комбіновано;

ж) термін "тарифи" означає ціни, які сплачуються за перевезення пасажирів, багажу і вантажу, та умови, згідно з якими ці ціни застосовуються, включаючи ціни й умови щодо агентських та інших додаткових послуг, але за винятком винагороди й умов щодо перевезення пошти;

з) терміни "бортове обладнання", "наземне обладнання", "бортові запаси", "запасні частини" мають значення відповідно до Додатка 9 Конвенції.

СТАТТЯ 2

НАДАННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні, за винятком інакше визначеного у Додатку, нижченаведені права для здійснення міжнародних повітряних сполучень авіапідприємством, призначеним іншою Договірною Стороною :

а) здійснювати політ без посадки через територію іншої Договірної Сторони;

б) здійснювати на території іншої Договірної Сторони зупинки з некомерційними цілями; та

с) при експлуатації маршрутів, зазначених у Додатку, здійснювати зупинки на згаданій території з метою прийняття на борт і зняття пасажирів, вантажу та пошти міжнародного сполучення, що перевозяться окремо чи комбіновано.

2. Зазначене в пункті 1 цієї Статті не буде розглядатися як привілей призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони приймати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів, вантаж і пошту для перевезення за винагороду чи за наймом до іншого пункту на території цієї іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 3

ПРИЗНАЧЕННЯ НА ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЛІНІЙ

1. Кожна Договірна Сторона матиме право за домовленістю між авіаційними властями призначити одне авіапідприємство з метою експлуатації договірних ліній по маршрутах, зазначених у Додатку для цієї Договірної Сторони.

2. Кожна Договірна Сторона шляхом обміну листами між авіаційними властями матиме право відкликати призначення будь-якого авіапідприємства і призначити інше авіапідприємство.

СТАТТЯ 4

ДОЗВІЛ НА ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЛІНІЙ

1. Після отримання однією Договірною Стороною повідомлення про призначення відповідно до Статті 3 цієї Угоди авіаційні власті іншої Договірної Сторони з дотриманням її законів та правил нададуть без затримки таким чином призначеному авіапідприємству відповідні дозволи на експлуатацію договірних ліній, на які це авіапідприємство призначене.

2. Після отримання таких дозволів це авіапідприємство може в будь-який час розпочати експлуатацію договірних ліній

цілком чи частково за умови, що авіапідприємство дотримується застосовних положень цієї Угоди, і що тарифи встановлені відповідно до положень Статті 12 цієї Угоди.

СТАТТЯ 5

СКАСУВАННЯ АБО ПРИЗУПИНЕННЯ ДОЗВОЛУ НА ЕКСПЛУАТАЦІЮ

1. Авіаційні власті кожної Договірної Сторони матимуть право відмовити у наданні авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, дозволів, зазначених у Статті 4, скасувати чи призупинити такі дозволи, або встановити тимчасові чи постійні умови :

a) у випадку, якщо це авіапідприємство не може довести, що воно здатне виконувати умови, передбачені законами та правилами, які звичайно та обґрунтовано застосовуються цими властями при здійсненні міжнародних повітряних сполучень відповідно до Конвенції;

b) у випадку, якщо авіапідприємство здійснює експлуатацію з порушенням умов, передбачених цією Угодою;

c) у випадку, коли це авіапідприємство не дотримується законів та правил цієї Договірної Сторони;

d) у випадку, коли вони не мають задовільних доказів того, що переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належать Договірній Стороні, яка призначає авіапідприємство, або її громадянам.

2. Якщо вживання негайних заходів не є суттєвим для запобігання порушенням законів та правил, зазначених вище, права, згадані у пункті 1 цієї Статті, будуть використовуватися лише після консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони відповідно до Статті 16 цієї Угоди.

СТАТТЯ 6

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНІВ І ПРАВИЛ

1. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо допуску на її територію, перебування в її межах або виходу з неї повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або експлуатації та навігації таких повітряних суден в межах її території, будуть додержуватися призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони, та будуть додержуватися такими повітряними суднами під час входу на згадану територію чи виходу з неї, або під час перебування в її межах.

2. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо в'їзду, огляду, імміграції, паспортів, митниці, валюти, санітарних вимог та карантину будуть додержуватися призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони

та екіпажами й пасажирами і поширюватися на вантаж і пошту при транзиті через територію цієї Договірної Сторони, під час прибуття до неї, відправлення з неї, а також під час перебування в її межах;

пасажирів, які прямують транзитом через територію будь-якої Договірної Сторони, будуть підлягати лише спрощеному контролю.

3. Жодна з Договірних Сторін не буде надавати своєму власному або будь-якому іншому авіапідприємству у порівнянні з авіапідприємством іншої Договірної Сторони, яке здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення, переваги у застосуванні своїх правил, зазначених у пунктах 1 та 2 цієї Статті, або у користуванні аеропортами, авіатрасами, послугами управління повітряним рухом та пов'язаними з цим засобами, що знаходяться під її контролем.

СТАТТЯ 7

ПОСВІДЧЕННЯ ТА СВДОЦТВА

1. Посвідчення про придатність до польотів, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними однією Договірною Стороною, та строк дії яких не вичерпаний, будуть визнаватися дійсними іншою Договірною Стороною з метою експлуатації договірних ліній по маршрутах, зазначених у Додатку, за умови, що такі посвідчення або свідоцтва видані чи визнані дійсними згідно зі стандартами, встановленими відповідно до Конвенції, та з дотриманням їх.

Кожна Договірна Сторона, однак, при польотах над своєю власною територією залишає за собою право відмовити у визнанні дійсними посвідчень про придатність до польотів, посвідчень про кваліфікацію чи свідоцтв, виданих її власним громадянам іншою Договірною Стороною.

2. Якщо посвідчення чи свідоцтва, зазначені у пункті 1 цієї Статті, видані чи визнані дійсними згідно з вимогами, які відрізняються від стандартів, встановлених відповідно до Конвенції, і якщо ця розбіжність зареєстрована у Міжнародній організації цивільної авіації, авіаційні власті іншої Договірної Сторони можуть запитати консультацій відповідно до Статті 16 цієї Угоди для запевнення в тому, що особливі вимоги прийнятні до них.

Неможливість досягнення задовільної згоди з питань щодо безпеки польотів створить підстави для застосування Статті 5 цієї Угоди.

СТАТТЯ 8

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Договірні Сторони підтверджують, що прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди.

2. Договірні Сторони будуть подавати на прохання уся необхідну допомогу одна одній для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним діям, спрямованим проти безпеки пасажирів, екіпажу, повітряних суден, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

3. Договірні Сторони будуть діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року.

4. Договірні Сторони у своїх взаєминах будуть діяти відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації і визначених як Додатки до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, у тій мірі, в якій ці положення з безпеки застосовні до Сторін; вони будуть вимагати, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих ними, та експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли відповідно до таких положень з авіаційної безпеки.

5. Кожна Договірна Сторона погоджується дотримуватися вимог з авіаційної безпеки іншої Договірної Сторони, котрі передбачені іншою Договірною Стороною щодо входу на територію цієї іншої Договірної Сторони, і буде вживати відповідних заходів для огляду пасажирів, екіпажу, їхньої поклажі, а також вантажу перед посадкою чи навантаженням. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вживання спеціальних заходів безпеки для її повітряних суден чи пасажирів у випадку конкретної загрози.

6. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони подаватимуть допомогу одна одній шляхом полегшення зв'язку та вживання відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій чи загрози дій.

7. Якщо Договірна Сторона відхилиться від положень з авіаційної безпеки цієї Статті, авіаційні власті іншої Договірної Сторони можуть запитати негайних консультацій з авіаційними властями цієї Сторони. Неможливість досягнення задовільної згоди протягом тридцяти (30) днів створить підстави для застосування Статті 5 цієї Угоди.

СТАТТЯ 9

ЗБОРИ ЗА КОРИСТУВАННЯ

1. Збори, що стягуються на території однієї Договірної Сторони з призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони за користування повітряними суднами призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони аеропортами та іншим авіаційним обладнанням, не будуть вище тих, що стягуються з національного авіапідприємства першої Договірної Сторони, яке здійснює подібні міжнародні сполучення.

2. Кожна Договірна Сторона буде сприяти проведенню консультацій між її компетентними організаціями, що встановлюють збори, і призначеними авіапідприємствами, які користуються послугами і обладнанням, із залученням, коли це можливо, організацій, що представляють авіапідприємства. З приводу будь-якої пропозиції щодо змін зборів з користувачів буде надсилатися повідомлення, щоб дати їм можливість висловити свої думки щодо здійснення змін.

СТАТТЯ 10

МИТА Й АКЦИЗНІ ЗБОРИ

1. Кожна Договірна Сторона звільнить призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від імпортних обмежень, мит, акцизів, зборів за огляд та інших національних, регіональних або місцевих мит та податків на повітряні судна, паливо, мастильні масла, споживчі технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, комплектне бортове обладнання, наземне обладнання, бортові запаси та інше майно, які призначені для використання чи використані виключно у зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден призначеного авіапідприємства цієї іншої Договірної Сторони, які експлуатують договірні лінії, а також друківані бланки авіаквитків, авіавантажні накладні, будь-які друківані матеріали з емблемою компанії, надруківаною на них, та звичайні рекламні матеріали, котрі розповсюджуються безкоштовно цим призначеним авіапідприємством.

2. Звільнення, що надаються цією Статтею, будуть стосуватися майна, зазначеного у пункті 1 цієї Статті, незважаючи на те, чи спожите або використане це майно повністю над тери-

торією Договірної Сторони, котра надає звільнення, за умови, що це майно :

а) ввозиться на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони або за його дорученням та призначається виключно для використання повітряними суднами згаданого авіапідприємства, але не відчужується на території згаданої Договірної Сторони;

б) залишається на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони при прибутті на територію іншої Договірної Сторони або відправленні з неї;

с) приймається на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони і призначається для використання при експлуатації договірних ліній.

3. Комплектне бортове обладнання, наземне обладнання, а також матеріали та запаси, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони, можуть вивантажуватися на території іншої Договірної Сторони лише з дозволу митних властей цієї території. У такому випадку вони можуть бути розмішені під наглядом згаданих властей доти, доки вони не будуть вивезені у зворотному напрямку або не отримають іншого призначення згідно з митними правилами.

4. Багаж і вантаж прямого транзиту будуть звільнені від мит та інших податків.

5. Звільнення, передбачені у цій Статті, будуть також застосовуватися, коли призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони уклало з іншим авіапідприємством, яке також користується цими звільненнями, наданими іншою Договірною Стороною, угоду щодо позики або постачання на території іншої Договірної Сторони майна, зазначеного у пункті 1 цієї Статті.

СТАТТЯ 11

СМІСЬ

1. Призначеному авіапідприємству кожної Договірної Сторони буде надана справедлива та рівна можливість експлуатації договірних ліній між їх відповідними територіями та за їх межами по маршрутах, зазначених у Додатку до цієї Угоди.

2. При експлуатації договірних ліній призначене авіапідприємство кожної Договірної Сторони повинно враховувати інтереси призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які останнє здійснює за цим же маршрутом або його частиною.

3. Договірні лінії, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін, будуть відповідати сус-

пільним потребам у перевезеннях по встановлених маршрутах, і матимуть головною метою надання такої смності, яка при розумному коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим та обгрунтовано очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів, вантажу і пошти між територіями Договірних Сторін.

4. Призначені авіапідприємства не пізніше ніж за 30 днів до дати початку експлуатації будь-якої договірної лінії повинні подавати авіаційним властям обох Договірних Сторін на затвердження свої передбачувані програми польотів. Згадані програми польотів повинні містити, зокрема, інформацію про вид перевезення, про повітряні судна, що будуть використовуватися, про частоти та розклади рейсів.

Це також буде стосуватися наступних змін.

В особливих випадках цей строк може скорочуватися за згодою згаданих властей.

СТАТТЯ 12

ТАРИФ

1. Договірні Сторони дозволять кожному з призначених авіапідприємств встановлювати тариф на будь-якому з маршрутів, зазначених у Додатку, після консультації між цими авіапідприємствами, якщо це можливо.

2. Тарифи за перевезення по договірних лініях до території іншої Договірної Сторони та з неї повинні встановлюватися на розумних рівнях з урахуванням усіх відповідних факторів, включаючи собівартість експлуатації, помірний прибуток, показники перевезення, інтерес користувачів та, коли це вважається зручним, тарифи інших авіапідприємств на цьому ж маршруті або його частиною.

3. Тарифи повинні подаватися авіаційним властям обох Договірних Сторін і отримуватися ними не менш ніж за (45) днів до запропонованої дати їх введення; в особливих випадках цей період може скорочуватися за згодою згаданих властей.

Якщо протягом тридцяти (30) днів з дати отримання авіаційні власті однієї Договірної Сторони не повідомлять авіаційні власті іншої Договірної Сторони, що вони незгодні з тарифом, поданим їм, такий тариф буде вважатися прийнятним і буде дійсним з дати, встановленої для запропонованого тарифу.

У випадку, якщо авіаційними властями приймається скорочений період для подання тарифу, вони можуть погодитися, що період для надання повідомлення про незгоду буде меншим ніж тридцять (30) днів.

4. Якщо повідомлення про незгоду згідно з пунктом 3 цієї Статті отримане, авіаційні власті Договірних Сторін прове-

дуть консультації відповідно до Статті 16 цієї Угоди і будуть намагатися встановити тариф за взаємною згодою.

5. Якщо авіаційні власті не можуть досягти згоди з будь-якого тарифу, поданого їм відповідно до пункту 3 цієї Статті, або із встановленням тарифу відповідно до пункту 4 цієї Статті, спір буде врегульовуватися відповідно до положень Статті 17 цієї Угоди.

6. Якщо в авіаційних властей однієї з Договірних Сторін з'явиться незгода із встановленим тарифом, вони повідомлять про це авіаційні власті іншої Договірної Сторони, а призначені авіапідприємства будуть намагатися досягти згоди, коли це вимагається.

Якщо протягом дев'яноста (90) днів з дати отримання повідомлення про незгоду новий тариф не може бути встановлений, будуть застосовуватися процедури, викладені у пунктах 4 та 5 цієї Статті.

7. Коли тарифи встановлені відповідно до положень цієї Статті, ці тарифи будуть залишатися в дії доти, доки не будуть встановлені нові тарифи відповідно до положень цієї Статті або Статті 17 цієї Угоди.

8. Жоден тариф не буде введено в дію, якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони незгодні з ним, за винятком випадку, коли виконуються положення пункту 4 Статті 17 цієї Угоди.

9. Авіаційні власті обох Договірних Сторін будуть докладати зусиль, щоб пересвідчуватися в тому, що тарифи, які призначаються та застосовуються, відповідають тарифам, затвердженим ними, і що не відбувається їх зниження.

СТАТТЯ 13

ПОТРЕБИ ЩОДО ПЕРСОНАЛУ

1. Призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони на основі взаємності буде дозволено утримувати на території іншої Договірної Сторони своїх представників та комерційний, експлуатаційний і технічний персонал, що необхідні у зв'язку з експлуатацією договірних ліній.

2. Ці потреби щодо персоналу на розсуд призначеного авіапідприємства можуть задовольнятися своїм власним персоналом будь-якого громадянства або шляхом використання послуг будь-якої іншої організації, компанії чи авіапідприємства, що діють на території іншої Договірної Сторони і мають дозволи на виконання таких послуг на території цієї Договірної Сторони.

3. На представників та персонал будуть поширюватися чинні закони і правила іншої Договірної Сторони. З дотриманням цих законів і правил кожна Договірна Сторона на основі взаємності та з мінімальною затримкою надасть представникам та персоналу, зазначеним у пункті 1 цієї Статті, необхідні дозволи на роботу, візи для роботи чи інші подібні документи.

4. У обсязі, дозволеному національним законодавством, обидві Договірні Сторони не будуть встановлювати вимоги одержання дозволів на роботу чи віз для роботи, або інших подібних документів для персоналу, що виконує будь-які тимчасові послуги та обов'язки.

СТАТТЯ 14

ПРОДАЖ ТА ДОХОДИ

1. Кожному призначеному авіапідприємству буде надане право здійснювати продаж повітряних перевезень на території іншої Договірної Сторони безпосередньо чи, на розсуд авіапідприємства, через агентів.

Кожне призначене авіапідприємство матиме право здійснювати продаж авіап перевезень у валюті цієї території або, на розсуд авіапідприємства, у вільно конвертованих валютах інших країн.

Будь-яка особа матиме право вільно купувати такі перевезення у валютах, прийнятних для продажу тим авіапідприємством.

2. Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право вільного переказу сум перевищення доходів, отриманих призначеним авіапідприємством на її території, над видатками. Такі перекази будуть здійснюватися відповідно до правил валютного обміну Договірних Сторін на основі офіційних курсів обміну для поточних платежів, або, у разі відсутності офіційних курсів обміну, за переважними ринковими валютними курсами валютного обміну для поточних платежів, що застосовуються на день подання авіапідприємством, призначеним іншою Договірною Стороною, запиту на переказ, і такі перекази не підлягатимуть застосуванню будь-яких зборів, окрім звичайних зборів за обслуговування, що нараховуються банками за такі операції.

3. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності звільнить призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від будь-яких форм оподаткування доходу або прибутків, отриманих цим авіапідприємством на території першої Договірної Сторони від здійснення міжнародних повітряних сполучень, а також від сплати будь-якого податку з обороту або податку на капітал.

Це положення не буде діяти, якщо між двома Договірними Сторонами набуде чинності Конвенція про уникнення подвійного оподаткування, яка передбачає подібні звільнення.

СТАТТЯ 15

ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ

1. Авіаційні власті обох Договірних Сторін якомога частіше будуть обмінюватися інформацією щодо діючих дозволів, котрі надаються їх відповідному призначеному авіапідприємству на здійснення сполучень до території іншої Договірної Сторони, з неї або через неї. Інформація буде містити копії діючих сертифікатів та дозволів на перевезення по встановлених маршрутах з поправками, копії наказів про виключення та інформацію про дозволені види перевезень.

2. Кожна Договірна Сторона зобов'яже своє призначене авіапідприємство надавати авіаційним властям іншої Договірної Сторони так завчасно, як це практикується, інформацію про тарифи, розклади, включаючи будь-які їх зміни, та усю іншу відповідну інформацію щодо експлуатації договірних ліній, включаючи інформацію про ємність, що надається на кожному з встановлених маршрутів, та будь-яку наступну інформацію, яка може вимагатися, щоб довести авіаційними властям іншої Договірної Сторони, що вимоги цієї Угоди додержуються належним чином.

3. Кожна Договірна Сторона зобов'яже своє призначене авіапідприємство надавати авіаційним властям іншої Договірної Сторони статистичні дані щодо обсягу перевезень, здійснених по договірних лініях, з інформацією по пунктах відправлення та призначення.

СТАТТЯ 16

КОНСУЛЬТАЦІЇ

1. Авіаційні власті Договірних Сторін будуть час від часу проводити взаємні консультації для забезпечення тісного співробітництва з усіх питань щодо застосування та задовільного дотримання положень цієї Угоди і Додатка до неї.

2. Такі консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання запиту на проведення консультацій, якщо тільки Договірними Сторонами не погоджено інше.

СТАТТЯ 17

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

1. Якщо між Договірними Сторонами виникає будь-який спір щодо тлумачення чи застосування цієї Угоди, Договірні Сторони, у першу чергу, будуть намагатися врегулювати його шляхом переговорів.

2. Якщо Договірні Сторони не можуть досягти врегулювання шляхом переговорів, вони можуть погодитись про передачу права врегулювання спору будь-якій особі чи органу, або будь-яка Договірна Сторона може винести спір на розгляд арбітражного суду з трьох арбітрів.

3. Арбітражний суд буде створюватися таким чином :
Кожна Договірна Сторона призначить арбітра протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання однією Договірною Стороною по дипломатичних каналах запиту від іншої Договірної Сторони з проханням арбітражного врегулювання спору. Ці два арбітри за погодженням призначать третього арбітра протягом наступних шістдесяти (60) днів.

Третій арбітр повинен бути громадянином третьої держави, він буде діяти як Президент арбітражного суду і буде визначати місце проведення арбітражних засідань.

Якщо будь-яка з Договірних Сторін не може призначити арбітра протягом встановленого періоду, або якщо третього арбітра не призначено протягом встановленого періоду, Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації може на прохання будь-якої Договірної Сторони призначити арбітра чи арбітрів, як того потребує справа.

4. Договірні Сторони зобов'язуються дотримуватися будь-якого рішення чи постанови, винесених згідно з пунктами 2 та 3 цієї Статті.

Якщо будь-яка Договірна Сторона не дотримується такого рішення, інша Договірна Сторона матиме підстави для застосування Статті 5 цієї Угоди.

5. Видатки арбітражного суду будуть розподілені порівно між Договірними Сторонами.

СТАТТЯ 18

ВНЕСЕННЯ ПОПРАВОК

1. Якщо будь-яка з Договірних Сторін бажає внести поправки до будь-якого положення цієї Угоди, вона може запитати консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації, котрі можуть відбуватися між авіаційними властями, і які можуть проводитися як шляхом переговорів, так і шляхом листування, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати запиту.

2. Якщо для обох Договірних Сторін набуде чинності загальна багатостороння авіаційна конвенція, положення цієї конвенції будуть переважати. Консультації відповідно до пункту 1 цієї Статті можуть проводитися з метою визначення міри, в якій положення багатосторонньої конвенції торкаються цієї Угоди.

3. Будь-які поправки, погоджені на таких консультаціях, набудуть чинності після їх підтвердження обміном дипломатичними нотами.

СТАТТЯ 19

ВТРАТА ЧИННОСТІ

1. Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час надіслати по дипломатичних каналах іншій Договірній Стороні повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди.

Таке повідомлення буде одночасно надіслане до Міжнародної організації цивільної авіації.

2. Ця Угода втратить чинність через один (1) рік після дати отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за згодою до закінчення цього періоду.

Якщо підтвердження про одержання іншою Договірною Стороною повідомлення відсутнє, воно буде вважатися одержаним через чотирнадцять (14) днів після отримання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 20

РЕЄСТРАЦІЯ

Ця Угода та будь-яка поправка до неї будуть зареєстровані в Міжнародній організації цивільної авіації.

СТАТТЯ 21

НАБУТТЯ ЧИННОСТІ

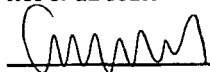
Кожна Договірна Сторона по дипломатичних каналах повідомить іншу договірну Сторону про завершення своїх конституційних чи внутрішніх формальностей, необхідних для набуття чинності цією Угодою.

Ця Угода набуває чинності з першого дня місяця, наступного від дати останнього повідомлення.

На підтвердження чого особи, що нижче підписалися, будучи належним чином уповноваженими своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в _____ "_____" _____ 199_ року, у двох примірниках, кожний англійською та українською мовами, кожен текст має однакову силу.

ЗА УРЯД
КОРОЛІВСТВА БЕЛЬГІЯ



ЗА УРЯД
УКРАЇНИ



ДОДАТОК

ТАБЛИЦЯ МАРШРУТІВ

1. Маршрути Королівства Бельгія

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти в	Пункти за межами
Пункти в Бельгії	будь-які пункти	Пункти в Україні	будь-які пункти

2. Маршрути України

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти в	Пункти за межами
Пункти в Україні	будь-які пункти	Пункти в Бельгії	будь-які пункти

Будь-який пункт або пункти на договірних лініях можуть опускатися призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін або можуть експлуатуватися у довільній послідовності при виконанні будь-якого або всіх рейсів за умови, що пункт відправлення або призначення знаходиться у країні їх державної належності.

На будь-якій частині відповідних маршрутів комерційні права "п'ятої свободи повітря" не будуть використовуватися.

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'UKRAINE RELATIF AU
TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement d'Ukraine
Ci-après dénommées Parties Contractantes;

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Soucieux de garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;

b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;

c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et, dans le cas de l'Ukraine, le Ministère du Transport représenté par l'Administration du Transport aérien ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée respectivement dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;

f) le terme "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

1. Translation supplied by the Government of Belgium - Traduction fournie par le Gouvernement belge.

g) le terme "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;

h) les termes "équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention.

Article 2. Octroi de droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire;

c) faire des escales dans ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent Article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3. Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

Article 4. Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 12 du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

a) si l'entreprise en cause ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

b) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord;

c) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

d) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 16 du présent Accord.

Article 6. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante et par ses équipages et ses passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, ainsi que

dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

Article 7. Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent Article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 16 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

Article 8. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoi-

re, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent Article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

Article 9. Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et l'entreprise de transport aérien désignée qui utilise les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

Article 10. Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres Articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien

désignée par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues dans le présent Article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent Article.

Article 11. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux be-

soins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des Parties Contractantes.

4. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

Article 12. Tarifs

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent Article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent Article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie

Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent Article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article 17 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'Article 17 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

Article 13. Personnel

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel quel qu'en soit la nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent Article.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

Article 14. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que ladite entreprise tire, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 15. Echange d'information

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, tableaux, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

Article 16. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article 17. Règlements des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent Article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'Article 5 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

Article 18. Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des con-

sultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent Article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 19. Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 20. Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 21. Entrée en vigueur

Chacune des Parties Contractantes notifie, par voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles et internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à dater de la dernière notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Kiev le vingtième (20) jour de mai 1996, en anglais et ukrainien, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

ERIK DERYCKE

Ministre des affaires étrangères

Pour le Gouvernement de la République d'Ukraine :

VADIM PAVLOVITCH CHMEGOUN

Premier Vice-Président du Département du Transport aérien

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Ukraine	Points au-delà
Points en Belgique	Points au choix	Points en Ukraine	Points au choix

2. Routes d'Ukraine

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points en Ukraine	Points au choix	Points en Belgique	Points au choix

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes pourront, sur un vol ou sur tous les vols, omettre un ou plusieurs points situés sur les routes convenues ou les desservir dans un ordre différent, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont ces entreprises possèdent la nationalité.

Sur aucune section des routes respectives, les droits de trafic en cinquième liberté pourront être exercés.