

No. 40519

**Netherlands
and
Ukraine**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Ukraine for air services
(with annex). Kiev, 7 September 1993**

Entry into force: 1 August 1994 by notification, in accordance with article 22

Authentic texts: Dutch, English and Ukrainian

Registration with the Secretariat of the United Nations: Netherlands, 24 August 2004

**Pays-Bas
et
Ukraine**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et l'Ukraine relatif aux services aériens (avec
annexe). Kiev, 7 septembre 1993**

Entrée en vigueur : 1er août 1994 par notification, conformément à l'article 22

Textes authentiques : néerlandais, anglais et ukrainien

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Pays-Bas, 24 août 2004

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Oekraïne
inzake luchtdiensten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Oekraïne, hierna aangeduid als de „Overeenkomstsluitende Partijen”, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld.

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat Oekraïne betreft, het Ministerie van Vervoer in Oekraïne;
of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde Minister of het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst;

d. het begrip „grondgebied“ heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst“, „internationale luchtdienst“, „luchtvaartmaatschappij“ en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden“ hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst“ en „omschreven route“ wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand“ wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht met inbegrip van voor de exploitatie van de vlucht benodigde uitrusting en materialen;

h. onder „Overeenkomst“ wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage;

i. onder „tarief“ wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „geautomatiseerd boekingssysteem“ (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven, en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor

het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 5 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 3 vermelde vergunningen voor een

door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; en

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 5

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks

niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging, overeenkomstig het derde lid van dit artikel, te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 7

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 8

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt vijfenveertig (45) dagen tevoren de dienstregeling

ling van haar voorgenomen diensten voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, in overeenstemming met de Bijlage.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid kunnen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartui-

gen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 10

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Kapitaal vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

Artikel 11

Overmaking van gelden

1. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in elke munteenheid.

2. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij, in overeenstemming met de toepasselijke wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partijen, het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen, in overeenstemming met de toepasselijke wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partijen, binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor de inwisseling van de plaatselijke munteenheid, geldend op de datum van verkoop.

Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

Artikel 12

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 13

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 14

Veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig over-

leg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 17 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 15

Geautomatiseerde Boekingssystemen

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:
 - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;
 - b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij waarborgt aan de GBS-en die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij als zijn hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen vervoerder, bijvoorbeeld ten aanzien van:

- a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
- b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 16

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.
2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.
3. Door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.
4. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 17

Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van

een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechtelijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 18

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaardde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 21

Werkingsfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan de constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Kiev, op 7 september 1993, in twee exemplaren in de Nederlandse, de Oekraïense en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) J. R. H. MAIJ-WEGGEN

Voor de Regering van Oekraïne

(w.g.) OREST KLYMPUSH

Bijlage

- A. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht geregelde luchtdiensten in beide richtingen te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

Punten van vertrek:	Punten van aankomst:
_____	_____
Punten in Nederland:	Punten in Oekraïne:
_____	_____

- B. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van Oekraïne heeft het recht geregelde luchtdiensten in beide richtingen te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

Punten van vertrek:	Punten van aankomst:
_____	_____
Punten in Oekraïne:	Punten in Nederland:
_____	_____

- C. Tusseliggende en verder gelegen punten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij zonder uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten worden aangedaan.
De uiteindelijke uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten kan worden overeengekomen door de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
UKRAINE FOR AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Ukraine, hereinafter referred to as "Contracting Parties", being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

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

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement;

for Ukraine the Ministry of Transport in Ukraine;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or Ministry;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively as signed to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including equipment and materials indispensable for the operation of the flight;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

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 transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 5 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under condi-

tions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 4. Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

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

c) 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; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further 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. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 5. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

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

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 6. Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel 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.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 7. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline(s) of the other Party.

Article 8. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, the timetable of its intended services, in accordance with the Annex.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9. Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well advertising and promotion material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival on the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 10. Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

Article 11. Transfer of Funds

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The airlines of the Contracting Parties shall, in compliance with the applicable laws and regulations of the Contracting Parties, be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The airlines of the Contracting Parties shall, in compliance with the applicable laws and regulations of the Contracting Parties, receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, in a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

Article 12. Application of Laws, Regulations and Procedures

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

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 13. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

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

Article 14. Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, air passengers and crews, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. 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 Un-

lawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

Article 15. Computer Reservation Systems

1. Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products shall be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) a designated airline of a Contracting Party and the airline's agents shall have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS's in the territory of the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline(s) of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS chosen by the designated airline(s) of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated carrier, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 16. Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing through diplomatic channels of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 17. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 18. Termination

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 simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Registration with ICAO

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

Article 20. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 21. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 22. Entry into Force

This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing through diplomatic channels that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Kiev, on 7 September 1993, in the Ukrainian, Dutch and English languages, each version being equally authentic. In case of any inconsistency the text in the English language shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government of Ukraine:

OREST KLYMPUSH

ANNEX

A. The airline designated by the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:

Points of arrival:

Points in the Netherlands

Points in Ukraine

B. The airline designated by Ukraine shall be entitled to operate air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:

Points of arrival:

Points in the Netherlands

Points in Ukraine

C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom Traffic Rights.

The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА

МІЖ УРЯДОМ КОРОЛІВСТВА НІДЕРЛАНДІВ ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ

ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд Королівства Нідерландів та Уряд України, надалі іменовані "Договірні Сторони",

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

бажаючи зробити внесок у розвиток міжнародної цивільної авіації ;

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення повітряного сполучення між та за межами їх відповідних територій,

погодилися про таке:

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ

У цій Угоді та Додатку до неї, якщо контекст не припускає інаше:

а. термін "Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає будь-який Додаток, прийнятий згідно із Статтею 90 цієї Конвенції, та будь-яку поправку до Додатків або Конвенції згідно з її Статтями 90 та 94 за умови, що ці Додатки та поправки визнаються обома Договірними Сторонами або ратифіковані ними;

б. термін "авіаційні влади" означає :
для Королівства Нідерландів Міністра транспорту, громадських робіт та водного господарства;
для України Міністерство транспорту України;
або в кожному випадку будь-яку особу чи орган, які уповноважені здійснювати будь-які функції, що зараз виконуються згаданим Міністром або Міністерством;

с. термін "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке призначено та отримало дозвіл відповідно до Статті 3 цієї Угоди;

д. термін "територія" щодо держави має значення відповідно до Статті 2 Конвенції;

е. терміни "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення" та "зупинка з некомерційними цілями" мають значення, викладені в Статті 96 Конвенції;

ф. терміни "договірна лінія" та "встановлений маршрут" означають міжнародне повітряне сполучення згідно зі Статтею 2 цієї Угоди та маршрут, зазначений у відповідній частині Додатку до цієї Угоди, відповідно;

г. термін "запаси" означає споживчі вироби для використання або продажу на борту повітряного судна протягом рейсу, включаючи обладнання та матеріали, необхідні для виконання польоту;

д. термін "Угода" означає шов Угоди, Додаток, складений з метою застосування до неї, та будь-які поправки до Угоди або Додатку;

1. термін "тариф" означає будь-яку суму, яка призначена чи повинна бути призначена авіапідрприємствами безпосередньо або через своїх агентів будь-якій фізичній або юридичній особі за перевезення пасажирів (та їх багажу) та вантажу (за винятком пошти) повітряним транспортом, включаючи:

I. умови, які регулюють придатність та застосування тарифу, та

II. збори та умови за будь-які послуги, додаткові до такого перевезення, які надаються авіапідрприємствами;

ж. термін "комп'ютерна система бронювання" (КСБ) означає автоматизовану систему, яка вміщує інформацію щодо розкладів авіапідрприємств, насажиромісткості, тарифів та супутніх послуг, та за допомогою якої може бути зроблено бронювання та/або можуть бути виписані квитки, та яка робить деякі або всі ці можливості доступними для туристичних агентів.

СТАТТЯ 2

НАДАННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні, за винятком визначених іншим чином у Додатку, такі права для здійснення міжнародного повітряного перевезення призначеним авіапідрприємством іншої Договірної Сторони:

а. право здійснювати політ через свою територію без посадки;

б. право здійснювати зупинки на своїй території з некомерційними цілями; та

с. під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом право здійснювати зупинки на своїй території з метою навантаження та вивантаження міжнародного комерційного завантаження у вигляді пасажирів, вантажу та пошти окремо чи комбіновано.

2. Вказане в пункті 1 цієї Статті не буде вважатися за навантаження права авіапідприємству однієї Договірної Сторони здійснювати перевезення між пунктами на території іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 3

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ОТРИМАННЯ ДОЗВОЛУ

1. Кожна Договірна Сторона буде мати право, письмово повідомивши по дипломатичних каналах іншу Договірну Сторону, призначити авіапідприємство, яке буде здійснювати повітряне сполучення по маршрутах, встановлених у Додатку, та замінити іншим авіапідприємством равін призначене авіапідприємство.

2. Після одержання такого повідомлення кожна Договірна Сторона без затримки надасть авіапідприємству, призначеному таким чином іншою Договірною Стороною, відповідні дозволи на виконання польотів згідно з положеннями цієї Статті.

3. Після одержання дозволу на виконання польотів, вказаного в пункті 2 цієї Статті, призначене авіапідприємство може в будь-який час почати експлуатувати договірні лінії частково чи повністю за умови, що це відповідає вимогам цієї Угоди, і що тарифи на таких лініях встановлені відповідно до положень Статті 5 цієї Угоди.

4. Кожна Договірна Сторона буде мати право відмовити в наданні дозволу, зазначеного в пункті 2 цієї Статті, або надати цей дозвіл за умов, котрі може вважати за необхідне висунути при користуванні призначеним авіапідприємством правами, визначеними в Статті 2 цієї Угоди, якщо вона не має задовільних доказів того, що переважно воло-

діяння та фактичний контроль над цим авіапідприємством належать Договірній Стороні, яка його призначає, або її громадянам, чи їм обом.

СТАТТЯ 4

СКАСУВАННЯ ТА ПРИПИНЕННЯ ДОЗВОЛУ

1. Авіаційні влади кожної Договірної Сторони будуть мати право відмовити у дозволах, зазначених у Статті 3, авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, скасувати чи припинити такі дозволи або встановити умови:

а. у разі, якщо таке авіапідприємство неспроможне надати авіаційним владам цієї Договірної Сторони доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені законами та правилами, які звичайно і обґрунтовано застосовуються цими владами відповідно до Конвенції:

б. у разі неможливості додержання таким авіапідприємством законів та правил цієї Договірної Сторони:

с. у разі, якщо воно не має задовільних доказів того, що переважне володіння та фактичний контроль над авіапідприємством належать Договірній Стороні, яка його призначає, чи її громадянам; та

д. у разі, якщо авіапідприємство іншим чином не в змоззі діяти відповідно до умов, передбачених цією Угодою.

2. Якщо негайна дія не є суттєвою для запобігання подальшим порушенням законів і правил, зазначених вище, права, перелічені в пункті і цієї Статті, будуть використані тільки після консультацій з авіаційними владами іншої Договірної Сторони. Якщо інакше не погоджено Договірними Сторонами, такі консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів від дати одержання запити.

СТАТТЯ 5

ТАРИФИ

1. Тарифи, що встановлені призначеними авіапідрприємствами Договірних Сторін за перевезення між їх територіями, повинні бути затверджені авіаційними владами обох Договірних Сторін та встановлені на обґрунтованих рівнях з урахуванням усіх відповідних факторів, включаючи собівартість експлуатації, помірний прибуток та тарифи інших авіапідрприємств для будь-якої ділянки встановленого маршруту.

2. Тарифи, зазначені в пункті 1 цієї Статті, повинні, по можливості, будувати погоджені призначеними авіапідрприємствами з використанням процедур Міжнародної асоціації авіаційного транспорту по встановленню тарифів. Коли це неможливо, тарифи повинні бути погоджені між призначеними авіапідрприємствами. У будь-якому випадку тарифи підлягатимуть затвердженню авіаційними владами Договірних Сторін.

3. Усі погоджені таким чином тарифи повинні подаватися для затвердження авіаційним владам обох Договірних Сторін, щонайменше, за шістьдесят (60) днів до пропозованої дати їх введення за винятком, коли згадані влади погоджуються скоротити цей період в особливих випадках.

4. Затвердження тарифів може бути прискорено: або, якщо жодні з авіаційних влад не виказали незгоди протягом тридцяти (30) днів від дати подання відповідно до пункту 3 цієї Статті, тарифи вважатимуться затвердженими. У випадку, якщо період для подання скорочено, як передбачено у пункті 3, авіаційні влади можуть доповісти, що період, протягом якого будь-яка незгода повинна бути повідомлена, буде скорочено відповідно.

5. Якщо тариф не може бути погоджений відповідно до пункту 2 цієї Статті, або якщо протягом періоду, застосовуваного відповідно до пункту 4 цієї Статті, одні авіаційні влади надішлють іншим авіаційним владам повідомлення про свою незгоду з будь-яким тарифом, погодженим

Відповідно до положень пункту 2 цієї Статті, авіаційні влади двох Договірних Сторін намагатимуться встановити тариф за взаємною згодою.

6. Якщо авіаційні влади не можуть погодитися з тарифом, поданим їм згідно з пунктом 3 цієї Статті, або з встановленням тарифу згідно з пунктом 5 цієї Статті, спір буде врегульований відповідно до положень Статті 17 цієї Угоди.

7. Тарифи, встановлені відповідно до положень цієї Статті, залишатимуться в силі доти, доки нові тарифи не будуть встановлені.

8. Призначені авіапідприємства обох Договірних Сторін не можуть встановлювати тарифи, що різняться з тими, котрі затверджені відповідно до положень цієї Статті.

СТАТТЯ 6

КОМЕРЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

1. Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін буде дозволено:

а. засновувати на території іншої Договірної Сторони представництва для сприяння повітряним перевезенням та продажу авіаквитків, а також встановлювати інші засоби обслуговування, необхідні для забезпечення повітряного перевезення;

б. здійснювати продаж повітряних перевезень на території іншої Договірної Сторони безпосередньо та, за розсудом авіапідприємства, через своїх агентів.

2. Призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони буде дозволено вводити та утримувати на території іншої Договірної Сторони свій управлінський, комерційний, оперативний та технічний персонал, оскільки це може бути необхідним для забезпечення повітряних перевезень.

3. Ці потреби в персоналі можуть, за розсудом призначеного авіапідприємства, бути задовільнені за рахунок свого власного персоналу або шляхом використання послуг будь-якої іншої організації, компанії або авіапідприємства, що діють на території іншої Договірної Сторони та уповноважені надавати такі послуги на території цієї Договірної Сторони.

4. Вищезазначена діяльність повинна проводитись згідно з законами та правилами іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 7

СПРАВЕДЛИВА КОНКУРЕНЦІЯ

1. Повинні бути надані справедливі та рівні можливості призначеним авіапідприємствам обох Сторін брати участь у міжнародних повітряних перевезеннях, на які поширюються положення цієї Угоди.

2. Кожна Сторона повинна вживати всіх відповідних заходів у межах своєї юрисдикції для запобігання всім формам дискримінації або несумлінним конкурентним діям, які згубно впливають на конкурентноспроможність призначених авіапідприємств(а) іншої Сторони.

СТАТТЯ 8

РОЗКЛАД

1. Авіапідприємство, призначене кожною Договірною Стороною, подаватиме для затвердження авіаційним владам іншої Договірної Сторони за 45 днів розклад своїх передбачених рейсів, складений відповідно до Додатку.

2. Запити щодо дозволу на виконання додаткових рейсів можуть бути подані призначеним авіапідприємством авіаційним владам іншої Договірної Сторони для отримання згоди.

СТАТТЯ 9

ПОДАТКИ, МИТА ТА ЗБОРИ

1. Повітряне судно призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони, яке здійснює міжнародні повітряні сполучення, а також його комплектне обладнання, запасні частини, запаси палива і мастильних матеріалів, запаси повітряного судна (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби) на борту, а також рекламні та сприяючі матеріали, що зберігаються на борту такого повітряного судна, будуть звільнені від усіх мит, зборів за огляд та подібних державних або місцевих мит та зборів після прибуття на територію Договірної Сторони за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна до моменту їх вивозу в зворотньому напрямку.

2. До комплектного обладнання, запасних частин, запасів палива та мастильних матеріалів та бортових запасів, ввезених на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони чи від його імені або взятих на борт повітряних суден, що експлуатуються призначеним авіапідприємством, та призначених виключно для використання на борту повітряних суден під час здійснення міжнародних сполучень, жодні мита або збори, включаючи митні та збори за огляд, які стягуються на території першої Договірної Сторони, не будуть застосовуватись навіть тоді, коли ці запаси використані на ділянках польоту, виконаного над територією Договірної Сторони, де вони були взяті на борт.

До предметів, зазначених вище, може бути висунута вимога зберігання їх під митним паглядом та контролем.

Положення цього пункту не можуть бути витлумачені так, що Договірна Сторона зобов'язана відшкодувати митні збори, котрі вже стягувались із зазначених вище предметів.

3. Комплектне бортове обладнання, запасні частини, запаси палива і мастильних матеріалів та бортові запаси, що зважуються на борту повітряних суден будь-якої Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою мит-

них служб цієї Сторони, які можуть вимагати, щоб ці матеріали були розміщені під їх наглядом доти, доки вони не будуть вивезені або не одержать іншого призначення відповідно до митних правил.

СТАТТЯ 10

ПОДВІЙНЕ ОПОДАТКУВАННЯ

1. Доход та прибутки від експлуатації повітряних суден у міжнародних перевезеннях будуть оподатковуватися тільки в державі, в якій знаходиться місце фактичного управління підприємством.

2. Основні засоби, представлені повітряними суднами, які зайняті в міжнародних перевезеннях, та рухомим майном, яке використовується під час експлуатації таких повітряних суден, будуть оподатковуватися тільки в державі, в якій знаходиться місце фактичного управління підприємством.

СТАТТЯ 11

ПЕРЕКАЗ КОШТІВ

1. Авіапідприємства Договірних Сторін будуть вільно продавати авіатранспортні перевезення на територіях обох Договірних Сторін, безпосередньо або через агента в будь-якій валюті.

2. Авіапідприємства Договірних Сторін з дотриманням відповідних законів та правил Договірних Сторін будуть вільно переказувати з території продажу авіап перевезень на свою територію надлишок, отриманий на території продажу в результаті перевешення доходів над видатками. У такий переказ включатимуться отримані безпосередньо або через агентів доходи від продажу авіатранспортних перевезень та допоміжних чи додаткових послуг, а також звичайний комерційний процент, отриманий від таких доходів, поки вони зберігаються в банку в очікуванні переказу.

3. Авіапідприємства Договірних Сторін повинні згідно із застосовуваними законами та правилами Договірних Сторін протягом 30 днів від дати запиту одержати згоду на такий переказ у вільно конвертованій валюті за офіційним курсом обміну місцевої валюти, що діє на день продажу.

Авіапідприємства Договірних Сторін будуть вільно здійснювати цей переказ після одержання згоди.

СТАТТЯ 12

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНІВ, ПРАВИЛ ТА ПРОЦЕДУР

1. Закони, правила та процедури будь-якої Договірної Сторони щодо допуску на або відправлення з її території повітряних суден, зайнятих у міжнародних повітряних сполученнях, або експлуатації та навігації таких повітряних суден будуть дотримуватися призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони з моменту входу на і до моменту виходу з вказаної території.

2. Закони, правила та процедури будь-якої Договірної Сторони щодо імміграції, паспортів та інших затверджених документів, необхідних при перевезенні, в'їзду, огляду, митниці та карантину будуть дотримуватися екіпажами, пасажирами і поширюватися на вантаж та пошту, що перевозяться повітряними суднами призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони з моменту прибуття на і до моменту відправлення з території вказаної Договірної Сторони.

3. Пасажири, багаж і вантаж прямого транзиту через територію будь-якої Договірної Сторони, та які не залишають зони аеропорту, призначеної для таких цілей, будуть підлягати тільки спрощеному контролю, окрім заходів по забезпеченню безпеки та запобіганню насильству та повітряному піратству. Багаж та вантаж прямого транзиту звільняться від митних зборів та інших подібних податків.

4. Мита та збори, стягувані на території будь-якої Договірної Сторони з авіапідприємства іншої Договірної Сторони за користування

аеропортами та іншим авіаційним обладнанням на території першої Сторони, не будуть вищі ніж ті, що стягуються з будь-якого іншого авіа- підприємства, яке користується подібними послугами.

5. Жодна з Договірних Сторін не надаватиме переваги будь-якому іншому авіапідприємству в порівнянні з призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони в застосуванні своїх митних, імміграційних, карантинних та подібних правил; або щодо користування аеропортами, авіатрасами і засобами управління повітряним рухом та обладнанням, які знаходяться під її контролем.

СТАТТЯ 13

ВИЗНАННЯ ПОСВІДЧЕНЬ ТА СВІДОЦТВ

Посвідчення про придатність до польотів, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними Договірною Стороною та строк дії яких не вичерпаний, визнаватимуться дійсними іншою Договірною Стороною з метою експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах за умови, що такі посвідчення або свідоцтва були видані чи були визнані дійсними відповідно до стандартів, встановлених згідно з Конвенцією.

Кожна Договірна Сторона, однак, при польотах над своєю власною територією залишає за собою право відмовитись визпати дійсними посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, видані її власним громадянам іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 14

БЕЗПЕКА

1. Договірні Сторони погоджуються надавати одна одній допомогу, необхідну з точки зору запобігання незаконному захопленню повітряного судна та іншим протиправним діям проти безпеки повітряно-

го судна, авіапасажирів та екіпажів, аеропортів та аеронавігаційних засобів і будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

2. Кожна Договірна Сторона погоджується додержуватись недискримінаційних та загальнозастосовуваних положень з авіаційної безпеки, що вимагаються іншою Договірною Стороною для входу на територію іншої Договірної Сторони, та вживати адекватних заходів щодо огляду пасажирів та їх поклажі. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо застосування спеціальних заходів з безпеки стосовно її повітряних суден або пасажирів у відповідь на конкретну загрозу.

3. Сторони у своїх відносинах діятимуть відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації. Якщо Договірна Сторона відхилиться від додержання таких положень, інша Договірна Сторона може запитати консультацій з цієї Договірною Стороною. Якщо інакше не погоджено Договірними Сторонами, такі консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів від дати отримання такого запиту. Неможливість досягнення задовільної згоди може створити підстави для застосування Статті 17 цієї Угоди.

4. Договірні Сторони діятимуть 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, оскільки обидві Договірні Сторони є учасниками цих Конвенцій.

5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій проти безпеки таких повітряних суден, аеропортів або аеронавігаційних засобів Договірні Сторони допомагатимуть одна одній шляхом полегшення зв'язку для швидкого та безпечного усунення таких дій чи загроз дій.

СТАТТЯ 15

КОМП'ЮТЕРНІ СИСТЕМИ БРОНЮВАННЯ

1. Договірні Сторони погоджуються, що:

а) інтерес споживачів авіатранспортних послуг повинен бути захищений від будь-якого зловживання такою інформацією, включаючи її перекручене подання;

б) призначене авіапідприємство Договірної Сторони та агенти авіапідприємства повинні мати необмежений і недискримінаційний доступ до використання комп'ютерних систем бронювання на території іншої Договірної Сторони.

2. Кожна Договірна Сторона гарантує вільний та непошкоджений доступ на своїй території до КСБ, вибраної призначеним авіапідприємством(ами) іншої Договірної Сторони як її головна система. Жодна Договірна Сторона не буде на своїй території встановлювати чи дозволяти встановлювати стосовно КСБ, вибраної призначеним авіапідприємством(ами) іншої Договірної Сторони, більш суворі вимоги ніж ті, які встановлені щодо КСБ свого власного призначеного перевізника та котрі стосуються:

а. функціонування та продажу послуг КСБ, включаючи демонстрацію КСБ і правила щодо редегування, та

б. доступу до КСБ та використання засобів зв'язку, вибору та використання технічної апаратури і програмного забезпечення або встановлення апаратури.

СТАТТЯ 16

КОНСУЛЬТАЦІЯ ТА ПОПРАВКА

1. Діючи в дусі тісного співробітництва, авіаційні влади Договірних Сторін будуть час від часу проводити взаємні консультації з метою забезпечення запровадження та задовільного дотримання положень цієї Угоди.

2. Кожна Договірна Сторона може запитати консультацій з метою внесення змін до цієї Угоди або до її Додатку. Ці консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів від дати одержання запиту іншою Договірною Стороною, якщо про інше не домовлено. Такі консультації можуть проводитись безпосередньо або заочно.

3. Будь-яка зміна цієї Угоди, погоджена Договірними Сторонами, набере чинності з дня, на який Договірні Сторони проінформують одна одну письмово по дипломатичних каналах про завершення своїх відповідних конституційних вимог.

4. Будь-яка зміна Додатку до цієї Угоди буде погоджена письмово між авіаційними владами та набере чинності з дати, яка визнається згаданими владами.

СТАТТЯ 17

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

1. Якщо між Договірними Сторонами виникає будь-який спір стосовно тлумачення чи застосування цієї Угоди, Договірні Сторони намагатимуться, в першу чергу, врегулювати його шляхом переговорів між ними.

2. Якщо Договірні Сторони не в змозі досягти врегулювання спору шляхом переговорів, спір може на прохання будь-якої Договірної Сторони бути переданий на розгляд до Арбітражу з трьох арбітрів, по одному з яких призначає кожна Договірна Сторона, а третього обирають ці два призначених арбітра за умови, що цей третій арбітр не є громадянином будь-якої Договірної Сторони. Кожна з Договірних Сторін призначить арбітра протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання будь-якою Договірною Стороною від іншої Договірної Сторони дипломатичної ноти з проханням арбітражного вирішення спору, а третій арбітр буде призначений протягом наступних шістдесяти (60) днів. Якщо одна з Договірних Сторін не в змозі призначити свого власного арбітра протягом шістдесяти (60) днів, або якщо третій арбітр не призначений про-

ТЯГОМ вказаного періоду. Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації може бути запрошений будь-якою зі Сторін призначити арбітра або арбітрів.

3. Договірні Сторони зобов'язуються підкорятися будь-якому рішенню, прийнятому згідно з пунктом 2 цієї Статті.

СТАТТЯ 18

ВТРАТА ЧИННОСТІ

Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час надіслати по дипломатичних каналах іншій Договірній Стороні письмове повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди. Таке повідомлення буде одночасно надіслано до Міжнародної організації цивільної авіації. У такому випадку ця Угода втратить чинність через дванадцять (12) місяців від дня, коли повідомлення було одержано іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за згодою до закінчення цього строку. Якщо відсутнє підтвердження про одержання іншою Договірною Стороною повідомлення, воно вважатиметься одержаним через чотирнадцять (14) днів після отримання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 19

РЕЄСТРАЦІЯ В ІКАО

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

СТАТТЯ 20

ЗАСТОСОВНІСТЬ БАГАТОСТОРОННІХ УГОД

- 1. Положення Конвенції будуть застосовуватись до цієї Угоди.**
- 2. Якщо багатостороння угода, яка стосується будь-якого питання щодо цієї Угоди, та до якої приєдналися обидві Сторони, набирає чинності, відповідні положення такої угоди переважатимуть відповідні положення цієї Угоди.**

СТАТТЯ 21

ЗАСТОСОВНІСТЬ

Відносно Королівства Нідерландів ця Угода буде застосовуватися тільки в межах європейської частини Королівства.

СТАТТЯ 22

НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

Ця Угода набере чинності з першого дня другого місяця, що настає за датою, коли Договірні Сторони проінформують одна одну письмово по дипломатичних каналах про виконання конституційних формальностей, які вимагаються в їх країнах.

На підтвердження чого ті, які нижче підписалися, належним чином уповноважені на це своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м. Києві 7 вересня 1993 року, у двох примірниках голландською, українською та англійською мовами, усі тексти автентичні. У випадку будь-якої розбіжності тексту англійською мовою буде надано перевагу.

ЗА УРЯД
КОРОЛІВСТВА НІДЕРЛАНДІВ



A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and curves, positioned above a horizontal dashed line.

ЗА УРЯД
УКРАЇНИ



A handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive name, positioned above a horizontal dashed line.

ДОДАТОК

А. Авіапідприємству, призначеному Урядом Королівства Нідерландів, буде доручено здійснювати регулярні повітряні сполучення в обох напрямках за маршрутами, визначеними нижче.

Пункти відправлення:

Пункти призначення:

Пункти в Нідерландах

Пункти в Україні

В. Авіапідприємству, призначеному Урядом України, буде доручено здійснювати регулярні повітряні сполучення в обох напрямках за маршрутами, визначеними нижче.

Пункти відправлення:

Пункти призначення:

Пункти в Україні

Пункти в Нідерландах

С. Будь-які проміжні пункти та пункти за межами можуть обслуговуватись призначеним авіапідприємством кожної Договірної Сторони без використання прав п'ятої свободи руху.

Можливе користування правами п'ятої свободи руху може бути погоджено авіаційними владами двох Договірних Сторін.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET L'UKRAINE RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de l'Ukraine, ci-après dénommés les " Parties contractantes ", étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par elles;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend :

Pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministres des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux;

Pour l'Ukraine, du Ministre des transports,

ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme " territoire ", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'article 3 de la Convention;

e) Les expressions " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions " services convenus " et " routes indiquées " s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

g) Le terme " provisions " s'entend des articles prêts à la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris le matériel et l'équipement indispensables à l'opération du vol;

h) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie en application dudit Accord et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Le terme " tarif " s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), ainsi que:

1) Des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif; et

II) Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation.

j) L'expression " système de réservations par ordinateur " (SRO) s'entend d'un système informatisé qui contient des renseignements sur les horaires des entreprises de transport aérien, le nombre de sièges disponibles, les tarifs et les services annexes et grâce auquel les réservations peuvent être faites et/ou les billets émis et qui met à la disposition des agences de voyages la totalité ou une partie de ces moyens.

Article 2. Octroi des droits

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à l'entreprise désignée de cette autre Partie contractante d'assurer des transports aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) Le droit de faire, sur son territoire, des escales non commerciales; et

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à n'importe quel moment commencer à assurer, en partie ou en to-

talité, les services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi, pour ses services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie.

Article 4. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 3 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions:

a) Si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis de ces autorités aéronautiques, les conditions voulues par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles conformément à la Convention;

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) Si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie;

d) Si l'entreprise néglige d'autre façon de se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

Article 5. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, faire l'objet d'un accord entre les entreprises désignées conformément aux procédures de l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils

le seront entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ayant fait l'objet d'un tel accord seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément de tarifs pourra être donné de façon expresse, mais si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés agréés.

Si le délai est réduit comme prévu aux paragraphes 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif ayant fait l'objet d'un accord conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif par accord mutuel.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne pourront pas appliquer des tarifs différents de ceux qui auront été agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 6. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

a) À implanter sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) À vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sera autorisée à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services d'autres organisations, sociétés ou compagnies aériennes travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées seront exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article 7. Concurrence loyale

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes se verront offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prendra toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 8. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, conformément aux dispositions de l'annexe.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires pourront être déposées directement par l'entreprise désignée, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 9. Taxes, douanes et redevances

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, boissons et tabacs) ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs, seront exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits, ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, seront exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douanes et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières, qui pourront exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 10. Double imposition

1. Les recettes et les bénéfices d'exploitation des aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Le capital que représentent les aéronefs exploités en service aérien international, ainsi que les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs, ne sont imposables que dans l'État dans lequel le siège effectif de l'entreprise de transport aérien est situé.

Article 11. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent, en toute devise.

2. Les entreprises de transport aérien sont libres, conformément aux lois et règlements applicables des Parties contractantes, de convertir ou de transférer librement dans leur territoire national toute différence entre leurs recettes et leurs dépenses. Dans ces transferts nets, entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes reçoivent, conformément aux lois et règlements applicables des Parties contractantes, l'agrément relatif à ces transferts dans les trente (30) jours au plus qui suivent le dépôt de la demande à cet effet en monnaie librement convertible au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente.

Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de procéder effectivement au transfert dès réception de l'agrément.

Article 12. Application des lois, règlements et formalités

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou

encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, devront être respectés par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine devront être respectés par ou au titre des équipages, des passagers, du fret ou du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aériennes, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de chacune des Parties contractantes à l'activité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à toute entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accordera à une entreprise de transport autre que celle désignée par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et règlements similaires ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

Article 13. Reconnaissance des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'apporter mutuellement l'aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des passagers et des équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection

des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueillera avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie contractante concernant des mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou des ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante pourra déposer auprès d'elle une demande de consultation. À moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. À défaut d'une entente satisfaisante, l'article 15 du présent Accord pourrait s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agiront conformément 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, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties auxdites Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre rapidement et sans danger fin à l'incident ou à la menace en question.

Article 15. Système de réservations par ordinateur

1. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé de toute utilisation abusive de ces renseignements y compris de toute présentation fallacieuse;

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système SRO et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

2. Une Partie contractante garantit au SRO choisi comme son système principal par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées sur le SRO de la ou des transporteurs désignées de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées sur le SRO de son propre transporteur, en ce qui concerne par exemple :

a) L'exploitation et la vente de services SRO y compris les règles concernant l'affichage et la mise en forme, et

b) L'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériel et logiciel ou l'installation de matériel.

Article 16. Consultations et amendements

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement.

Ces consultations pourront être effectuées par des entretiens ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'annexe au présent Accord devra être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et prendra effet à une date qui sera déterminée par celles-ci.

Article 17. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 3 du présent article.

Article 18. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendre effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'un commun accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai.

Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement auprès de l'organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tous amendements qui y seraient apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Applicabilité des accords internationaux

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant tous points couverts par le présent Accord et acceptés par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables du dit Accord remplaceront celles correspondantes du présent Accord.

Article 21. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit et par la voie diplomatique de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Kiev le 7 septembre 1993 en langues ukrainienne, néerlandaise et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
Le Ministre des affaires étrangères
J. R. H. MAIJ-WEGGEN

Pour le Gouvernement de l'Ukraine :
OREST KLYMPUSH

ANNEXE

A. L'entreprise désignée par le Royaume des Pays-Bas aura le droit d'assurer des services aériens réguliers sur les routes ci-après, dans les deux sens :

Points de départ :

Points d'arrivée :

Points aux Pays-Bas

Points en Ukraine

B. L'entreprise désignée par l'Ukraine aura le droit d'assurer des services aériens réguliers sur les routes ci-après, dans les deux sens :

Points de départ :

Points d'arrivée :

Points aux Pays-Bas

Points en Ukraine

C. Tous points intermédiaires ou au-delà pourront être desservis par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer des droits de cinquième liberté.

Ces droits de cinquième liberté pourront toutefois être exercés avec l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

