

**No. 50092\***

---

**Portugal  
and  
Ukraine**

**Air transport Agreement between the Portuguese Republic and Ukraine (with annexes). Lisbon, 24 June 2008**

**Entry into force:** *16 March 2012 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts:** *English, Portuguese and Ukrainian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Portugal, 17 September 2012*

\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

---

**Portugal  
et  
Ukraine**

**Accord relatif aux transports aériens entre la République portugaise et l'Ukraine (avec annexes). Lisbonne, 24 juin 2008**

**Entrée en vigueur :** *16 mars 2012 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques :** *anglais, portugais et ukrainien*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Portugal, 17 septembre 2012*

\* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC  
AND UKRAINE**

The PORTUGUESE REPUBLIC and UKRAINE, hereinafter referred to as "the Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Considering that the Portuguese Republic is a Member State of the European Community;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

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

Agree as follows:

**ARTICLE 1  
DEFINITION**

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

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

b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Portuguese Republic the National Institute of Civil Aviation, and in the case of Ukraine the Ministry of Transport and Communications or, in both cases, any person or

body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

c) The term "designated airline" means any airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) The term "territory" 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 meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

g) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;

h) The term "standard" means any specifications for physical characteristics, configurations, material, performance, personnel or procedure, and such other matters referred to in Article 37 of the Convention, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety, regularity or efficiency of international air navigation and to which the Parties will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council of the International Civil Aviation Organization is compulsory under Article 38 of the Convention.

i) The term "effective regulatory control",

- (i) in the case of the Portuguese Republic, is predicated upon but is not limited to: the air carrier holds a valid Operating Licence issued by the competent authorities, and meets the criteria for the operation of international air services established by the competent authorities, such as proof of financial fitness, ability to meet, where relevant, public interest requirement, obligations for assurance of service, etc., and the licensing European Community

Member State has and maintains aviation safety and security oversight programs in compliance with standards of the International Civil Aviation Organization at least;

- (ii) in the case of Ukraine, means a relationship constituted by rights, contracts which, either separately or jointly and having regard to the considerations of fact or law involved, confer the possibility of directly or indirectly exercising a decisive influence on an airline or otherwise confer a decisive influence on the running of the business of an airline.

**j) The term “Operating Licence”,**

- (i) in the case of the Portuguese Republic means an authorization granted by the Member State of the European Community responsible to an undertaking, permitting the airline to carry out carriage by air of passengers, baggage, mail and/or cargo, as stated in the Operating Licence for remuneration and/or hire;
- (ii) and in the case of Ukraine means an authorization granted by the aeronautical authorities of Ukraine permitting the designated airline to provide carriage by air of passengers, baggage, mail and/or cargo, as stated in the licence for remuneration and/or hire.

**k) The term “Air Operator’s Certificate” means a document issued to an airline by the competent authorities which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate.**

**l) The term “Agreed Services” means scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of Annex 1 to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;**

**m) The term “Specified Route” means any route specified in the appropriate section of Annex 1 to this Agreement.**

**ARTICLE 2  
GRANT OF RIGHTS**

1. Each Party grants to the designated airlines of the other Party the following rights in respect of its international air services:

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) The right to make stops in its territory at the points specified for that route in the Annex 1 to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

2 Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

3 If the designated airlines of one Party are unable to operate services on its normal routing because of armed conflict, political disturbances, or unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. The provisions of this norm shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

**ARTICLE 3  
DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION OF AIRLINES**

1. Each Party shall have the right to designate two airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex 1 to this Agreement and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

- (i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and
- (ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) It is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Community and/or nationals of Member States of the European Community, and/or by other states listed in Annex 2 to this Agreement and/or nationals of such other states;

b) In the case of an airline designated by Ukraine:

- (i) It is established in the territory of Ukraine and has a valid Operating Licence in accordance with its national legislation in force;
- (ii) Ukraine exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and
- (iii) It is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Ukraine and/or nationals of Ukraine;

c) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

**ARTICLE 4  
WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION OR LIMITATION OF OPERATING  
AUTHORIZATIONS**

1. Each Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party, or to impose conditions on such authorizations as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, where:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

- (i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
- (ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (iii) It is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Community and/or nationals of Member States of the European Community, and/or by other states listed in Annex 2 to this Agreement and/or nationals of such other states;

b) In the case of an airline designated by Ukraine:

- (i) It is not established in the territory of Ukraine or does not have a valid Operating Licence in accordance with its national legislation; or
- (ii) Ukraine does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) It is not owned, directly or through majority ownership, and it is not effectively controlled by Ukraine and/or nationals of Ukraine;

c) In the case the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or

d) In the case of failure by such airline to comply with the legislation in force of the Party granting these rights; or

e) In the case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

f) In the case of failure by the other Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph 2 of Article 15 and security in accordance with paragraph 7 of Article 14 of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the provisions mentioned in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the Parties. The consultation shall begin within thirty (30) days after the date of receipt of the request by the other Party, unless otherwise agreed by the Parties.

## **ARTICLE 5 LAWS AND REGULATIONS**

1. The legislation in force and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Parties upon entering into or departing from or while within the territory of the first Party.

2. The legislation in force and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as legislation and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control shall be complied with by the airline of the other Party or on behalf of such passengers, crew, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.



3. Neither Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airlines of the other Party in the application of the legislation provided for in this Article.

**ARTICLE 6  
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES**

1. Aircraft operating on international services by the designated airlines of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the flight performed over that territory.

The relevant transport documents of the designated airlines of either Party including air tickets, airway bills as well as advertising materials introduced in the territory of the other Party, shall be exempted from custom duties, inspection fees and other duties or taxes, in accordance with the legislation in force and procedures applied by each Party.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Party, within limits fixed by the authorities of one Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air services by the designated airlines of the other Party;
- b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;
- c) Fuel lubricants and other consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Party in which they are taken aboard.

3. All materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities.

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

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Party.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Portuguese Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Ukraine that operates between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in the territory of the Portuguese Republic or in the territory of another European Community Member State.

## **ARTICLE 7 USER CHARGES**

1. Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, other facilities and air services under its control.

2. Neither Party shall impose or permit to be imposed upon the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines engaged in similar international air services.

3. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

4. Each Party shall encourage consultations between airports and/or air navigation service providers and the designated airlines, using the services and facilities, and, as far as possible through the airlines' representative organizations.

Reasonable notice of any proposals for changes in user charges shall be given to users to enable them to express their views before changes are made.

**ARTICLE 8  
DIRECT TRANSIT**

Traffic in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from custom duties, charges and other similar taxes.

**ARTICLE 9  
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards which are established or may be established pursuant to the Convention.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article also apply with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose effective regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State.

3. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Party or by any other State.

**ARTICLE 10  
COMMERCIAL REPRESENTATION**

1. The designated airlines of each Party are granted the right:

a) To establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the

legislation in force of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation; and

- b) To bring in to and to maintain in the territory of the other Party, in accordance with the legislation in force of such other Party relating to entry, residence and employment, managerial, sales, technical, operational and other specialist staff that are required for the provision of air transportation; and
- c) In the territory of the other Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The competent authorities of each Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

#### **ARTICLE 11**

#### **COMMERCIAL ACTIVITIES, CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES**

1. The designated airlines of each Party shall have the right to sell air transportation in the territory of the other Party, directly or through agents, in local currency or, in freely convertible currencies of other countries in accordance with the applicable legislation, and any person shall be free to purchase such transportation

2. Each Party grants to the designated airlines of the other Party the right of free transfer at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Party.

#### **ARTICLE 12**

#### **CAPACITY**

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, embarked or disembarked in the territory of the Party which has designated the airlines.

4. Provision for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail embarked in the territory of the other Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party, which has designated the airline;

b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of the other air transport services established by airlines of the States situated in the area; and

c) The requirements of through airline operations.

5. The frequency and capacity shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Parties.

6. In the event that the aeronautical authorities of the Parties do not approve the capacity to be offered, the matter shall be dealt with in accordance with Article 18 of this Agreement.

7. If the aeronautical authorities of the Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 5 of this Article, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

### **ARTICLE 13 APPROVAL OF CONDITIONS OF OPERATION**

The airlines designated by one Party shall submit for approval or notification as provided in Article 12 of this Agreement to the aeronautical authorities of the other

Party, the flight scheduled of the agreed services and the conditions of their operation at least thirty (30) days before the intended date of their inauguration. Any significant modification to such flight schedules or conditions of their operation shall also be submitted to the aeronautical authorities for approval. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

#### **ARTICLE 14 SECURITY**

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall act, in particular, in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, as well as any other international agreement relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

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

4. Each Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is

necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

5. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties.

6. Each Party agrees that the designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 of this Article applied by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. For departure from, or while within, the territory of Ukraine, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with its national legislation in force. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give due consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the operating authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

#### **ARTICLE 15 SAFETY**

1. Each Party may request consultations with the other Party at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the receipt that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those standards and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. As provided for in Article 16 of the Convention the Parties agreed that the aircraft operated by the designated airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the aeronautical authorities of the other Party (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Recognizing the validity of the aircraft documentation, the licences of its crew pursuant to Article 33 of the Convention, the mentioned documents and licences, the condition of an aircraft and its equipment may be subject to verifying of their conformity to the safety standards established at that time, pursuant to the Convention while the search.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of the safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards pursuant to the Convention.



5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that designated airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article exist.

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airlines' operation.

7. Any action by one Party in relation to the designated airline of the other Party, accordance with paragraph 2 or 6 of this Article, shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

8. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization and the European Air Safety Agency should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

9. If the Portuguese Republic has designated an airline whose effective regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Community, than that another Member State of the European Community shall be individually responsible for adoption, exercising and compliance of safety standards and the rights of Ukraine under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State of the European Community and in respect of the operating authorization of that airline.

#### **ARTICLE 16 PROVISION OF STATISTICS**

The aeronautical authorities of one Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

**ARTICLE 17  
TARIFFS**

1. The tariffs on any agreed service shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service. The aeronautical authorities of the Parties shall consider unacceptable tariffs that are discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or are predatory.

2. The aeronautical authorities of each Party may require notification and filing of tariffs for carriage on passenger air services operated pursuant to this Agreement by a designated airline between points in the Portuguese Republic and points in Ukraine.

3. Intervention by the aeronautical authorities of the Parties shall be limited to:

- a) The prevention of unreasonably low or discriminatory tariffs or practices;  
or
- b) The protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among airlines; or
- c) The protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

4. If the aeronautical authorities of either Party believe that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 3 of this Article, they shall send appropriate notice to the designated airline in question. The aeronautical authority sending this notice may request consultations with the aeronautical authorities of the other Party, and in doing so shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. If no agreement is reached, the decision of the aeronautical authorities of the Party where travel originated shall prevail. The aeronautical authorities of this Party may use the rights specified in Article 4 of this Agreement.

5. Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airlines of both Parties for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

#### **ARTICLE 18 CONSULTATIONS**

1. In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of each Party shall consult each other on request of either Party.

2. Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

#### **ARTICLE 19 AMENDMENTS**

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may at any time request consultation to the other Party. Such consultation, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2. Any amendment to this Agreement shall be made through a legal instrument which shall enter into force pursuant to Article 21 of this Agreement.

#### **ARTICLE 20 SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. Disputes relating to the interpretation or application of the provisions of this Agreement shall be settled by negotiations between the Parties.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through

diplomatic channels requesting arbitration, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

6. If and so long as either Party or the designated airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

7. Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

#### **ARTICLE 21 ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after the date of the receipt of the last notification by the Parties, through diplomatic channels, on the completion of internal legal procedures necessary for entry into force of this Agreement.

#### **ARTICLE 22 DURATION AND TERMINATION**

1. This Agreement shall remain in force for an undetermined period;

2. Each Party may, at any time, terminate this Agreement;

3. The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organisation, producing its effects twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party.

4. In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

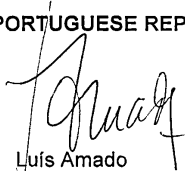
**ARTICLE 23  
REGISTRATION**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the Secretary General of the United Nations and the International Civil Aviation Organization by the Party in the territory of which the signature will take place.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Lisbon this 24<sup>th</sup> day of June two thousand and eight, in duplicate in the Portuguese, Ukrainian and English languages, all the texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE PORTUGUESE REPUBLIC**



Luís Amado  
*Minister of State and Foreign Affairs*

**FOR UKRAINE**



Volodymyr Gryzko  
*Minister of Foreign Affairs*

**ANNEX 1  
TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC  
AND UKRAINE**

**Section 1**

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

Points in Portugal – intermediate points – Kyiv – points beyond

**Section 2**

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Ukraine:

Points in Ukraine - intermediate points – Lisbon – points beyond

**Notes**

1. The designated airlines of each Party may on any or all flights omit stops at any of the intermediate points and/or points beyond mentioned above provided that the agreed services on the route begin or end in the territory of the Party which has designated the airline.
2. The designated airlines of each Party may select any intermediate points and/or points beyond at its own choice and such points may be changed in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Party, subject to preliminary agreement between the aeronautical authorities of both Parties.
3. The exercise of the fifth freedom traffic rights on the specified intermediate points and/or points beyond shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

**ANNEX 2  
TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC  
AND UKRAINE**

List of other States referred to in Article 3 and Article 4 of this Agreement:

- a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

[ PORTUGUESE TEXT – TEXTE PORTUGAIS ]

## **ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A UCRÂNIA**

A REPÚBLICA PORTUGUESA e a UCRÂNIA, doravante designadas por “as Partes”,

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Considerando que a República Portuguesa é um Estado-Membro da Comunidade Europeia;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio; e

Desejando concluir um Acordo para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios;

Acordam o seguinte:

### **ARTIGO 1.º DEFINIÇÕES**

Para efeitos do presente Acordo, a menos que de outro modo estipulado:

a) A expressão “a Convenção” significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus Artigos 90º e 94º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;

b) A expressão “autoridades aeronáuticas” significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, e no caso da Ucrânia o Ministério



dos Transportes e Comunicações ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

c) A expressão "empresa designada" significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;

d) A expressão "território" tem o significado definido no Artigo 2º da Convenção;

e) As expressões "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" e "escala para fins não comerciais" têm os significados que lhes são atribuídos no Artigo 96º da Convenção;

f) A expressão "tarifa" significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;

g) A expressão "Acordo" significa o presente Acordo, respectivos Anexos e quaisquer emendas a esse mesmo Acordo;

h) A expressão "padrão" significa quaisquer especificações relativas a características físicas, configurações, material, desempenho, pessoal ou procedimento, e outros aspectos referidos no Artigo 37º da Convenção, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança aérea, regularidade ou eficiência da navegação aérea internacional em conformidade com as quais as Partes agirão de acordo com a Convenção; em caso de impossibilidade do cumprimento, a notificação ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional é obrigatória, conforme disposto no Artigo 38º da Convenção.

i) A expressão "controlo efectivo de regulação",

(i) no caso da República Portuguesa, é atribuída mas não limitada a: a transportadora aérea detém uma Licença de Exploração válida, emitida pelas autoridades competentes, e cumpre os critérios estabelecidos pelas autoridades competentes para a operação de serviços aéreos internacionais, tais como a prova de aptidão

financeira, capacidade para cumprir, quando relevante, os requisitos de interesse público, obrigações para a garantia do serviço, etc., e o Estado-Membro da Comunidade Europeia que licencia a transportadora aérea detém e mantém os programas de supervisão da segurança aérea e da segurança da aviação civil em conformidade, pelo menos, com o padrões da Organização da Aviação Civil Internacional.

(ii) no caso da Ucrânia, significa o relacionamento constituído pelos direitos, contratos, que de forma separada ou conjunta e atendendo a considerações de facto ou de lei envolvidas, conferem a possibilidade de directa ou indirectamente exercerem uma influência decisiva numa transportadora aérea ou de outro modo conferem uma influência decisiva na condução do negócio de uma transportadora aérea.

j) A expressão "Licença de Exploração",

(i) no caso da República Portuguesa significa a autorização concedida pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia responsável por uma empresa, que permite à transportadora aérea transportar por via aérea passageiros, bagagem, correio e/ou carga, contra remuneração e/ou fretamento, conforme estipulado na Licença de Exploração;

(ii) e no caso da Ucrânia significa uma autorização concedida pelas autoridades aeronáuticas da Ucrânia que permite à transportadora aérea designada oferecer transporte por via aérea de passageiros, bagagem, correio e/ou carga, contra remuneração e/ou fretamento, conforme estipulado na licença.

(k) A expressão "Certificado de Operador Aéreo" significa um documento emitido a uma transportadora aérea pelas autoridades competentes que atesta que a transportadora aérea em questão tem capacidade profissional e organizacional capaz de assegurar a operação segura de aeronaves com vista às actividades da aviação especificadas no certificado.

l) A expressão "Serviços Acordados" significa serviços aéreos regulares internacionais nas rotas especificadas na secção apropriada do Anexo 1 ao presente

Acordo para o transporte de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação;

m) A expressão "Rota Especificada" significa qualquer rota especificada na secção apropriada do Anexo 1 ao presente Acordo.

## **ARTIGO 2.º** **CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO**

1. Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, e
- b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.
- c) O direito de fazer escalas no seu território nos pontos especificados para essa rota no Anexo 1 ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio.

2. Nenhuma disposição do número 1 deste Artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte.

3. Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas designadas de uma Parte não puderem operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos das rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período de tempo que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações. A presente norma deverá ser aplicada sem discriminação entre as empresas designadas das Partes.

## **ARTIGO 3.º** **DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DE EMPRESAS**

1. Cada Parte terá o direito de designar duas empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo 1 ao presente

Acordo e retirar ou alterar tais designações. As designações deverão ser transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida esta notificação, bem como a apresentação dos programas da empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações técnicas e operacionais, a outra Parte deverá conceder, sem demora, à empresa designada, a competente autorização de exploração, desde que:

a) No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

(i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia e disponha de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito comunitário; e

(ii) O controlo efectivo de regulação da empresa seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica relevante esteja claramente identificada na designação; e

(iii) A empresa seja detida, directamente ou através de posse maioritária, e seja efectivamente controlada pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia e/ou por nacionais de Estados-Membros e/ou por outros Estados enumerados no Anexo 2 ao presente acordo e/ou por nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa designada pela Ucrânia:

(i) Esta se encontre estabelecida no território da Ucrânia e disponha de uma Licença de Exploração válida em conformidade com a respectiva legislação nacional em vigor;

(ii) O controlo efectivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pela Ucrânia; e

(III) A empresa seja detida, directamente ou através de posse maioritária, e seja efectivamente controlada pela Ucrânia e/ou por nacionais da Ucrânia.

c) A empresa designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aceita a designação.

3. Quando uma empresa for assim designada e autorizada poderá começar a operar os serviços acordados desde que essa empresa cumpra com as disposições aplicáveis do presente Acordo.

**ARTIGO 4.º**  
**RETENÇÃO, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO OU LIMITAÇÃO DE DIREITOS**

1. Cada uma das Partes terá o direito de reter, de revogar, de suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte no que se refere aos direitos especificados no artigo 2º do presente Acordo, ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, quando:

a) No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

(i) A empresa não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia ou não seja detentora de uma Licença de Exploração em conformidade com o direito comunitário; ou

(ii) O controlo efectivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica relevante não esteja claramente identificada na designação; ou

(iii) A empresa designada não seja detida, directamente ou através de posse maioritária, ou não seja efectivamente controlada pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia e/ou por nacionais de Estados-Membros e/ou por outros Estados enumerados no Anexo 2 ao presente Acordo e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa designada pela Ucrânia:

(i) A empresa não se encontre estabelecida no território da Ucrânia ou não seja detentora de uma Licença de Exploração válida em conformidade com a respectiva legislação nacional; ou

(ii) O controlo efectivo de regulação da empresa não seja exercido ou mantido pela Ucrânia; ou

(iii) A empresa não seja detida, directamente ou através de posse maioritária, ou não seja efectivamente controlada pela Ucrânia e/ou por nacionais da Ucrânia;

c) No caso da empresa designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que considera a designação; ou

d) No caso da empresa deixar de cumprir a legislação em vigor na Parte que concedeu esses direitos; ou

e) No caso da empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo; ou

f) No caso da outra Parte deixar de tomar as acções apropriadas no sentido de fomentar a segurança aérea, conforme o nº 2 do Artigo 15º, e a segurança da aviação civil, conforme o nº 7 do Artigo 14º do presente Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número 1 deste Artigo forem necessárias para evitar novas infracções à legislação em vigor, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efectuar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data da recepção do pedido pela outra Parte, salvo se acordado de outro modo pelas Partes.

#### **ARTIGO 5.º** **APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO EM VIGOR E PROCEDIMENTOS**

1. A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2. A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como a legislação relativa à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controle sanitário, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio à entrada, permanência ou saída do território dessa Parte.

3. Na aplicação da legislação e procedimentos previstos no presente Artigo, nenhuma das Partes poderá dar qualquer preferência à sua própria transportadora aérea relativamente às transportadoras aéreas designadas da outra Parte.

**ARTIGO 6.º**  
**DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS**

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas de qualquer das Partes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efectuada nesse território.

Os documentos de transporte relevantes das transportadoras aéreas designadas de qualquer das Partes, incluindo bilhetes de avião, cartas de porte assim como materiais de publicidade introduzidos no território da outra Parte, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e de outros direitos ou impostos, em conformidade com as leis e regulamentos em vigor aplicáveis por cada uma das Partes.

2. Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com excepção das taxas correspondentes ao serviço prestado:

a) As provisões embarcadas no território de qualquer das Partes, dentro dos limites fixados pelas autoridades de uma Parte, e para utilização a bordo de aeronaves, à saída, em serviços aéreos internacionais das empresas designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de qualquer das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;

c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento das aeronaves, à saída, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte, mesmo quando estes

aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3. Pode ser exigido que todos os produtos referidos no número 2 deste Artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

5. As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

6. Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base de não-discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea designada da Ucrânia que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da Comunidade Europeia.

#### **ARTIGO 7.º** **TAXAS DE UTILIZAÇÃO**

1. Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas adequadas e razoáveis pela utilização de aeroportos, serviços de tráfego aéreo e instalações associadas que estejam sob o seu controle.

2. Tais taxas não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas de cada uma das Partes que explorem serviços aéreos internacionais similares.

3. Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e deverão ser baseadas em são princípios económicos.



4. Cada Parte deverá promover a realização de consultas entre aeroportos e/ou prestadores de serviços de navegação aérea e as transportadoras aéreas designadas, que utilizem os serviços e instalações associadas, e, na medida do possível através das organizações representativas das transportadoras aéreas. Deverá ser dada informação razoável aos utilizadores sobre quaisquer propostas de alteração às taxas de utilização no sentido de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes de se verificarem as alterações.

**ARTIGO 8.º**  
**TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRECTO**

O tráfego em trânsito directo através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, excepto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de interferência ilícita, tal como, violência, pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfico de drogas ilícitas. A bagagem e a carga em trânsito directo deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

**ARTIGO 9.º**  
**RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS**

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados por uma das Partes e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceu a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos que poderão ser estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. As disposições do nº 1 do presente Artigo também se aplicam relativamente a uma transportadora aérea designada pela República Portuguesa cujo controlo efectivo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da Comunidade Europeia.

3. Cada Parte, reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

**ARTIGO 10.º**  
**REPRESENTAÇÃO COMERCIAL**

1. As empresas designadas de cada Parte poderão:

a) Estabelecer no território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes, assim como, outras facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na referida Parte;

b) Estabelecer e manter no território da outra Parte, em conformidade com a legislação dessa outra Parte, relativa à entrada, residência e emprego, pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, e

c) Proceder no território da outra Parte, à venda directa de transporte aéreo e, se as empresas assim o desejarem, através dos seus agentes.

2. As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que as representações das empresas designadas da outra Parte possam exercer as suas actividades de forma regular.

**ARTIGO 11.º**  
**ACTIVIDADES COMERCIAIS, CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS**

1. As empresas designadas de cada Parte poderão proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte, directamente ou através dos seus agentes, na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com a legislação aplicável.

2. Cada Parte assegurará às empresas designadas da outra Parte a livre transferência, ao câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagens, carga e correio nos serviços acordados no território da outra Parte.

**ARTIGO 12.º**  
**CAPACIDADE**

1. Haverá justa e igual oportunidade na exploração, pelas empresas designadas de ambas as Partes, dos serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na exploração dos serviços acordados, as empresas designadas de cada Parte deverão ter em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte, por forma a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta última na totalidade ou parte da mesma rota.

3. Os serviços acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objectivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de tráfego de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas.

4. A oferta de transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos das rotas especificadas situados em países terceiros ou vice versa, será realizada de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

a) Exigências de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que designou a empresa;

b) Exigências de tráfego da área que a transportadora aérea atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas dos Estados compreendidos nessa área; e

c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

5. A frequência e a capacidade a oferecer ficará sujeita à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

6. No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer, a questão será resolvida em conformidade com o Artigo 18º do presente Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do número 5, a capacidade que poderá ser oferecida pelas empresas designadas das Partes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

**ARTIGO 13.º**  
**APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO**

Os horários dos serviços acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser submetidos pelas empresas designadas à aprovação ou notificados, conforme o caso, tal como previsto no Artigo 12º deste Acordo, pelo menos trinta (30) dias antes da data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação será igualmente submetida, para aprovação, às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

**ARTIGO 14.º**  
**SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

1. Em conformidade com os direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto na Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de Dezembro de 1970, na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de Setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988; e na Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de Março de 1991, assim como quaisquer outros acordos internacionais relativos à segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adoptando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

4. Cada Parte tomará medidas, que possa julgar praticáveis, no sentido de assegurar que uma aeronave que tenha aterrado no seu território e que tenha ficado sujeita a um acto de captura ilícita ou outros actos contra a segurança dessa mesma aeronave, seja retida no solo até que a sua partida seja necessária para o dever prelevante de protecção da vida humana. Tais medidas, onde se considerarem praticáveis, serão tomadas com base em consultas mútuas.

5. Nas suas relações mútuas as Partes actuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção, na medida em que sejam aplicáveis às Partes.

6. Cada Parte aceita que as empresas designadas fiquem obrigadas a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no número 5, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Para a entrada, saída ou permanência no território da República Portuguesa, as empresas designadas ficam obrigadas a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com o Direito Comunitário. Para a entrada, saída ou permanência no território da Ucrânia, as empresas designadas ficam obrigadas a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com a sua legislação nacional em vigor. Cada Parte assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adopção de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.

7. Quando uma Parte tiver razões razoáveis para acreditar que a outra Parte se desviou do cumprimento das disposições do presente Artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas. Tais consultas, deverão ter início no período de quinze (15) dias a contar da data de recepção do pedido pela outra Parte. Se, no prazo de quinze (15) dias a partir do início da realização das consultas, não se chegar a

acordo satisfatório, tal constituirá fundamento para reter, revogar, suspender ou impor condições nas autorizações da empresa ou empresas designadas pela outra Parte. A primeira Parte pode, a qualquer momento, tomar acções provisórias nos casos justificados por uma emergência ou para prevenir outras inconformidades.

#### **ARTIGO 15.º SEGURANÇA AÉREA**

1. Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas à outra Parte sobre os padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com as instalações aeronáuticas, a tripulação, a aeronave ou com as condições da sua operação, adoptados pela outra Parte. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após o referido pedido.

2. Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efectivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas correctivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do Artigo 4.º do presente Acordo.

3. Conforme previsto no Artigo 16º da Convenção, as Partes acordaram que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objecto de um exame realizado por representantes das autoridades aeronáuticas autorizados da outra Parte, desde que tal não implique atrasos desnecessários na operação da aeronave. Durante o exame, reconhecendo a validade dos documentos da aeronave, as licenças da respectiva tripulação conforme o Artigo 33º da Convenção, os referidos documentos e licenças, a condição de uma aeronave e do seu equipamento poderão ficar sujeitos à verificação da sua conformidade com os padrões de segurança aérea estabelecidos naquele momento, nos termos da Convenção.

4. Se, na sequência de uma inspecção de placa ou de uma série de inspecções de placa surgirem:

a) Sérias suspeitas de que uma aeronave não cumpre ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção; ou

b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efectiva dos padrões de segurança estabelecidos naquele momento pela Convenção,

a Parte que efectuou a inspecção é livre de concluir, para os efeitos do Artigo 33º da Convenção, que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados ou as licenças foram emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Nos casos em que, para efeitos de uma inspecção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do número 3 do presente Artigo, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 4 do presente Artigo.

6. Cada Parte, reserva-se o direito de suspender ou alterar, imediatamente, a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte caso a primeira Parte conclua, quer na sequência de uma inspecção de placa, de uma série de inspecções de placa, de recusa no acesso para efectuar uma inspecção de placa, e ainda na sequência de consultas de qualquer outra forma, que uma acção imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7. Qualquer acção tomada por uma Parte em relação à transportadora aérea designada da outra Parte, de acordo com os números 2 ou 6 do presente Artigo, será interrompida assim que o fundamento para essa acção deixe de existir.

8. Nos termos do número 2 do presente Artigo, se ficar determinado que, passado o período acordado, uma Parte continua não cumprir com os padrões da Organização da Aviação Civil Internacional, o Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional e a Agência Europeia de Segurança Aérea deverão ser informados sobre o assunto. Esta última deverá ser ainda informada sobre a subsequente resolução satisfatória da situação.

9. Se a República Portuguesa tiver designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo efectivo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado Membro da Comunidade Europeia, então esse outro Estado Membro da

Comunidade Europeia será individualmente responsável pela adopção, exercício e manutenção dos requisitos de segurança e os direitos da Ucrânia ao abrigo do presente Artigo serão igualmente aplicáveis no que respeita à adopção, exercício e manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado Membro da Comunidade Europeia e no que respeita à autorização de exploração da referida empresa de transporte aéreo.

**ARTIGO 16.º**  
**FORNECIMENTO DE ESTATÍSTICAS**

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

**ARTIGO 17.º**  
**TARIFAS**

1. As tarifas a aplicar sobre qualquer serviço acordado serão estabelecidas pelas empresas designadas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as características do serviço. As autoridades aeronáuticas das Partes deverão considerar inaceitáveis tarifas que sejam discriminatórias, indevidamente excessivas ou restritivas em virtude do abuso de posição dominante, ou artificialmente baixas devido a subsídio ou auxílio directo ou indirecto, ou que sejam predatórias.

2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar a notificação e submissão de tarifas relativas ao transporte de passageiros em serviços aéreos operados conforme o presente Acordo, por uma empresa designada, entre pontos na República Portuguesa e pontos na Ucrânia.

3. A intervenção das autoridades aeronáuticas das Partes ficará limitada a:

- a) Prevenção de tarifas ou práticas injustamente baixas ou discriminatórias;  
ou
- b) Protecção dos consumidores face a tarifas injustamente excessivas ou restritivas devido tanto ao abuso de posição dominante como a práticas concertadas entre as transportadoras aéreas; ou



- c) Protecção das transportadoras aéreas face a tarifas artificialmente baixas devido a auxílio ou subsídio governamental directo ou indirecto.

4. Se as autoridades aeronáuticas das Partes julgarem que qualquer das tarifas é inconsistente com as considerações do número 3 do presente Artigo, deverão transmitir uma notificação adequada à transportadora aérea em questão. A autoridade aeronáutica que transmite a notificação poderá solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte, e assim sendo deverá notificar a outra Parte das razões da sua desaprovação. Tais consultas deverão ocorrer o mais tardar ao fim de catorze (14) dias após a recepção do pedido. Se não se chegar a acordo, prevalecerá a decisão das autoridades aeronáuticas da Parte onde a viagem teve origem. As autoridades aeronáuticas desta Parte poderão utilizar os direitos especificados no Artigo 4º do presente Acordo.

5. Não obstante o disposto no presente Artigo, as tarifas a cobrar pelas transportadoras aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte efectuado integralmente dentro da Comunidade Europeia serão sujeitas ao direito Comunitário.

#### **ARTIGO 18.º** **CONSULTAS**

1. A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes consultar-se-ão a pedido de qualquer das Partes.

2. Tais consultas deverão ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de recepção do pedido apresentado, por escrito, por uma Parte.

#### **ARTIGO 19.º** **REVISÃO**

1. Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas, deverão ter início no período de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2. Qualquer emenda ao presente Artigo será feita através de um instrumento legal que entrará em vigor nos termos previstos no artigo 21º do presente Acordo.

**ARTIGO 20.º**  
**RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS**

1. Os diferendos relativos à interpretação ou aplicação das disposições do presente Acordo, deverão ser solucionados através de negociações entre as Partes.

2. Se as Partes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Parte, tal diferendo poderá ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

3. Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da recepção, por qualquer das Partes, de uma notificação da outra Parte, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de sessenta (60) dias.

4. Se qualquer das Partes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, designar um árbitro ou árbitros conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

5. As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do número 2 deste artigo.

6. Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do número 2 deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7. Cada uma das Partes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes.

**ARTIGO 21.º**  
**ENTRADA EM VIGOR**

O presente Acordo entrará em vigor no trigésimo dia a contar da data da recepção da última notificação pelas Partes, por via diplomática, de que foram cumpridos os respectivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

**ARTIGO 22.º**  
**VIGÊNCIA E DENÚNCIA**

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado;
2. Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo;
3. A denúncia deverá ser notificada à outra Parte e comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte.
4. Caso uma Parte não acuse a recepção da notificação à outra Parte, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

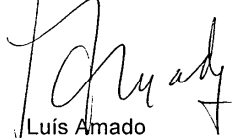
**ARTIGO 23.º**  
**REGISTO**

O presente Acordo e qualquer revisão ao mesmo serão registados junto do Secretário-Geral das Nações Unidas e da Organização da Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território ocorre a assinatura.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito, assinaram o presente Acordo.

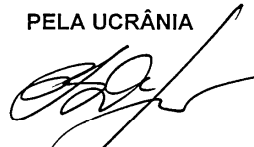
Feito em Lisboa, no dia 24 de Junho de dois mil e oito, em duplicado, nas línguas portuguesa, ucraniana e inglesa, todos os textos sendo igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA



Luís Amado  
*Ministro de Estado e dos Negócios  
Estrangeiros*

PELA UCRÂNIA



Volodymyr Ogryzko  
*Ministro dos Negócios Estrangeiros*

**ANEXO 1**  
**AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA**  
**PORTUGUESA E A UCRÂNIA**

**Secção 1**

Rotas a operar em ambas as direcções pelas empresas designadas da República Portuguesa:

Pontos em Portugal - pontos intermédios – Kiev – pontos além

**Secção 2**

Rotas a operar em ambas as direcções pelas empresas designadas da Ucrânia:

Pontos na Ucrânia – pontos intermédios – Lisboa – pontos além

**Notas**

1. As empresas designadas de cada Parte podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e/ou pontos além acima mencionados, desde que os serviços acordados nessa rota comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.

2. As empresas designadas de cada Parte podem seleccionar quaisquer pontos intermédios e/ou pontos além à sua própria escolha e tais pontos podem ser alterados na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte, sujeito a acordo preliminar entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3. O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade nos pontos intermédios especificados e/ou pontos além ficará sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

**ANEXO 2  
AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA  
PORTUGUESA E A UCRÂNIA**

**Lista dos outros Estados referidos no Artigo 3º e Artigo 4º do presente Acordo:**

- (a) República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (b) Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (c) Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (d) Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça).

[ UKRAINIAN TEXT – TEXTE UKRAINIEN ]

**УГОДА  
МІЖ ПОРТУГАЛЬСЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ ТА  
УКРАЇНОЮ ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ**

Португальська Республіка та Україна, далі – Сторони,

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

враховуючи те, що Португальська Республіка є державою-членом Європейського Співтовариства,

бажаючи встановити на безпечному рівні міжнародне повітряне сполучення і якомога більше сприяти міжнародному співробітництву в цій сфері, та

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення регулярного повітряного сполучення між їх територіями та за їхніми межами,

домовляються про таке:

**СТАТТЯ 1**

**ВИЗНАЧЕННЯ**

У цій Угоді, якщо не встановлено інше:

а) термін «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкрити для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, та будь-який Додаток до неї, прийнятий згідно зі статтею 90 цієї Конвенції, або будь-яку поправку до Додатків або Конвенції відповідно до статей 90 та 94 Конвенції у тій мірі, в якій ці Додатки та поправки чинні для обох Сторін;

б) термін «авіаційні власті» щодо Португальської Республіки означає Національний інститут цивільної авіації, а щодо України – Міністерство транспорту та зв'язку або в обох випадках будь-яку особу чи орган, уповноважений здійснювати будь-які функції, які в цей час виконуються зазначеними властями, або інші подібні функції;

с) термін «призначене авіапідприємство» означає будь-яке авіапідприємство, яке призначено та отримало дозвіл відповідно до статті 3 цієї Угоди;

- d) термін «територія» вживається в значенні, наведеному в статті 2 Конвенції;
- e) терміни «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіапідприємство» та «зупинка з некомерційними цілями» вживаються в значенні, наведеному в статті 96 Конвенції;
- f) термін «тариф» означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу і вантажу, включаючи оплату за агентські та додаткові послуги, та умови, згідно з якими вона застосовується, за винятком винагороди або умов стосовно перевезення пошти;
- g) термін «Угода» означає цю Угоду, додатки до неї, будь-які зміни та доповнення до них;
- h) термін «стандарт» означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або процедури, а також до іншого, про що йдеться в статті 37 Конвенції, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та яких будуть дотримуватись Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту Сторони в обов'язковому порядку направляють до Ради Міжнародної організації цивільної авіації повідомлення у відповідності зі статтею 38 Конвенції;
- i) термін «фактичний нормативний контроль»
- щодо Португальської Республіки означає наступне, але не обмежується цим: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень, видану компетентними органами, і відповідає критеріям, які встановлені відповідними органами щодо здійснення міжнародного повітряного сполучення, а саме тим, що стосуються доказу фінансової спроможності, здатності, у разі необхідності, відповідати вимогам, пов'язаним із захистом суспільних інтересів, дотримання обов'язків стосовно гарантії обслуговування тощо, а держава-член Європейського Співтовариства, яка видає ліцензію, має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки у відповідності до стандартів, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації;
  - щодо України означає відносини, що виникають на підставі прав та обов'язків, які окремо чи разом надають можливість значною мірою впливати на авіапідприємство за допомогою відповідних нормативних актів, або іншим чином здійснювати вплив на діяльність авіапідприємства;
- j) термін «ліцензія на здійснення перевезень»



- щодо Португальської Республіки означає дозвіл, виданий державою-членом Європейського Співтовариства, відповідальною за його видачу, відповідно до якого авіапідприємство має право здійснювати повітряні перевезення пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу за винагороду та (або) на умовах найму;
  - щодо України означає дозвіл, виданий авіаційними властями України, відповідно до якого призначене авіапідприємство має право здійснювати повітряні перевезення пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу за винагороду та (або) на умовах найму;
- к) термін «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий авіапідприємству компетентними органами, який підтверджує, що авіапідприємство має відповідну структуру та компетенцію здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;
- л) термін «договірні лінії» означає регулярні міжнародні повітряні сполучення за маршрутами, встановленими у відповідній секції додатку 1 цієї Угоди, для перевезення пасажирів, вантажу і пошти окремо чи комбіновано;
- м) термін «встановлений маршрут» означає будь-який маршрут, встановлений у відповідному розділі додатку 1 до цієї Угоди.

## **СТАТТЯ 2 НАДАННЯ ПРАВ**

1. Кожна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Сторони такі права для здійснення міжнародних повітряних сполучень:
- а) право здійснювати проліт її території без посадки;
  - б) право здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями; та
  - в) право здійснювати зупинки на її території в пунктах, встановлених для цього маршруту в додатку 1 до цієї Угоди, з метою прийняття на борт та зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу та пошти.
2. Зазначене в пункті 1 цієї статті не розглядається як надання права призначеним авіапідприємствам однієї Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Сторони завантаження для перевезення його до іншого пункту на території цієї іншої Сторони за винагороду або на умовах найму.
3. Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або надзвичайних обставин призначені авіапідприємства однієї Сторони не можуть

здійснювати перевезення за своїми звичайними маршрутами, інша Сторона вживає всіх можливих заходів для забезпечення безперервності таких перевезень шляхом відповідної тимчасової зміни маршрутів, включаючи надання на цей період відповідних прав. Положення цього пункту застосовуються на недискримінаційній основі до призначених авіапідприємств Сторін.

### **СТАТТЯ 3 ПРИЗНАЧЕННЯ АВІАПІДПРИЄМСТВ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ**

1. Кожна Сторона має право призначити два авіапідприємства з метою експлуатації договірних ліній за маршрутами, встановленими в додатку 1 до цієї Угоди, а також відкликати або змінити такі призначення. Про призначення авіапідприємств Сторони повідомляють одна одну дипломатичними каналами.

2. Після отримання повідомлення про призначення авіапідприємства та заявок, поданих призначеним авіапідприємством за встановленою формою та в порядку, передбаченому для видачі дозволів на експлуатацію договірних ліній і на виконання польотів, інша Сторона надає відповідні дозволи з мінімальною процедурною затримкою за умови, що:

- a) призначене Португальською Республікою авіапідприємство:
  - (i) засновано на території Португальської Республіки відповідно до Договору про заснування Європейського Співтовариства і має чинну ліцензію на здійснення перевезень згідно з нормами права Європейського Співтовариства;
  - (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується державою-членом Європейського Співтовариства, яка відповідальна за видачу сертифіката експлуатанта, а в призначенні вказані відповідні авіаційні власті; та
  - (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить державам-членам Європейського Співтовариства та (або) громадянам держав-членів Європейського Співтовариства, та (або) іншим державам, які зазначені в додатку 2 до цієї Угоди, та (або) громадянам таких інших держав, а також забезпечується фактичний контроль;
- b) призначене Україною авіапідприємство:
  - (i) засновано на території України та має чинну ліцензію на здійснення перевезень, видану згідно з її чинним національним законодавством;

- (ii) Україна здійснює та підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством; і
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить Україні та (або) громадянам України, а також забезпечується фактичний контроль;

с) призначене авіапідприємство здатне виконувати передбачені законодавством умови, що звичайно застосовуються для здійснення міжнародних повітряних сполучень Стороною, яка розглядає заявку або заявки.

3. Якщо авіапідприємство належним чином призначено та одержало дозвіл на виконання польотів, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови дотримання авіапідприємством положень цієї Угоди.

#### **СТАТТЯ 4 ВІДМОВА У ВИДАЧІ, СКАСУВАННЯ, ТИМЧАСОВЕ ПРИПИНЕННЯ АБО ОБМЕЖЕННЯ ДІЇ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ**

1. Кожна Сторона має право відмовити у видачі, скасувати, тимчасово припинити або обмежити дію дозволів на експлуатацію договірних ліній або дозволів на виконання польотів авіапідприємства, призначеного іншою Стороною, або встановити на такі дозволи умови, які вважатиме за необхідне для користування правами, зазначеними в статті 2 цієї Угоди, якщо:

а) призначене Португальською Республікою авіапідприємство:

- (i) не засновано на території Португальської Республіки згідно з Договором про заснування Європейського Співтовариства або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень згідно з нормами права Європейського Співтовариства; або
- (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством не здійснюється або не підтримується державою-членом Європейського Співтовариства, яка відповідальна за видачу сертифіката експлуатанта, або в призначенні не вказані відповідні авіаційні власті; або
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить державам-членам Європейського Співтовариства та (або) громадянам держав-членів Європейського Співтовариства, та (або) іншим державам, які зазначені в додатку 2 до цієї Угоди, та (або) громадянам таких інших держав, або не забезпечується фактичний контроль;

b) призначене Україною авіапідприємство:

- (i) не засновано на території України або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, виданої згідно з її національним законодавством; або
- (ii) Україна не здійснює або не підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством; або
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить Україні та (або) громадянам України і не забезпечується фактичний контроль;

c) призначене авіапідприємство не здатне виконувати умови, передбачені чинним національним законодавством, які звичайно та обґрунтовано застосовуються Договірною Стороною, що надає ці права;

d) авіапідприємство не дотримується чинного законодавства Сторони, яка надає ці права;

e) авіапідприємство не в змозі експлуатувати договірні лінії відповідно до умов, передбачених цією Угодою; або

f) інша Сторона не вживає заходів для підвищення рівня безпеки польотів відповідно до пункту 2 статті 15 та авіаційної безпеки відповідно до пункту 7 статті 14 цієї Угоди.

2. Якщо тільки вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання порушенням положень, зазначених у пункті 1 цієї статті, то права, встановлені цією статтею, використовуються тільки після консультації з іншою Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати одержання запиту іншою Стороною, якщо Сторони не домовились про інше.

## **СТАТТЯ 5 ЗАКОНИ ТА ПРАВИЛА**

1. Чинне законодавство та процедури однієї Сторони, що регулює прибуття на її територію, тимчасове перебування в її межах або відправлення з неї повітряних суден, зайнятих у міжнародній авіації, або регулює експлуатацію та навігацію таких повітряних суден під час перебування в межах її території, застосовується до повітряних суден обох Сторін під час прибуття на територію першої Сторони, відправлення з неї або під час перебування в її межах.

2. Чинне законодавство та процедури однієї Сторони, що регулює прибуття на її територію, тимчасове перебування в її межах або відправлення з неї пасажирів, екіпажу, багажу, вантажу та пошти, що перевозяться повітряними суднами, а саме законодавство та правила щодо прибуття, відправлення, здійснення імміграційного, паспортного, митного та санітарного контролю, поширюється на пасажирів, екіпаж або осіб, які діють від їхнього імені, та застосовується до багажу, вантажу і пошти під час прибуття на територію, перебування в її межах або відправлення з території цієї Сторони.

3. Застосовуючи законодавство, передбачене цією статтею, жодна Сторона не надає переваги своєму авіапідприємству по відношенню до авіапідприємства, призначеного іншою Стороною.

#### **СТАТТЯ 6 МИТО ТА ІНШІ ЗБОРИ**

1. Повітряні судна призначених авіапідприємств будь-якої Сторони, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення, а також їхнє комплектне бортове обладнання, запасні частини, запаси палива та мастильних матеріалів, інші витратні технічні запаси, а також бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), що знаходяться на борту повітряного судна, звільняються від мита, зборів за огляд та інших зборів або податків після прибуття на територію іншої Сторони за умови, що це обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна доти, доки вони не будуть вивезені у зворотному напрямку або використані при здійсненні перевезень над цією територією.

Відповідні перевізні документи призначених авіапідприємств будь-якої Сторони, включаючи авіаквитки, вантажні авіанакладні, а також рекламні матеріали, ввезені на територію іншої Сторони, звільняються від мита, зборів за огляд та інших зборів або податків відповідно до чинного законодавства та процедур, що застосовуються кожною Стороною.

2. Також звільняються від мита, зборів і податків, за винятком зборів за надане обслуговування:

- a) бортові запаси, прийняті на борт на території будь-якої Сторони в межах лімітів, встановлених відповідними органами однієї Сторони, та призначені для використання на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює міжнародні повітряні перевезення;
- b) запасні частини та комплектне бортове обладнання, ввезені на територію будь-якої Сторони для технічного обслуговування або ремонту повітряних суден, що використовуються призначеними авіапідприємствами іншої Сторони при здійсненні міжнародних повітряних перевезень;
- c) паливо, мастильні матеріали й інші витратні технічні запаси, призначені для забезпечення повітряних суден призначених авіапідприємств іншої Сторони, які

здійснюють міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси використовуються на частині маршруту над територією Сторони, де вони були взяті на борт.

3. Матеріали, зазначені у пункті 2 цієї статті, можуть за вимогою митних органів перебувати під їх наглядом або контролем.

4. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, що знаходяться на борту повітряних суден призначених авіапідприємств будь-якої Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Сторони тільки за згодою митних органів цієї Сторони. У такому випадку вони можуть бути розміщені під наглядом зазначених органів доти, доки не будуть вивезені у зворотному напрямку або не отримають іншого призначення згідно з митними правилами.

5. Звільнення, передбачені цією статтею, також надаються у випадку, якщо призначені авіапідприємства будь-якої Сторони досягли домовленостей з іншим авіапідприємством або авіапідприємствами стосовно тимчасового користування або передачі на території іншої Сторони матеріалів, зазначених у пунктах 1 та 2 цієї статті, за умови, що іншому авіапідприємству або авіапідприємствам також надаються такі звільнення іншою Стороною.

6. Ніщо в цій угоді не перешкоджає Португальській Республіці встановлювати на недискримінаційній основі податки, платежі, мито або збори на паливо, що постачається на її територію для використання повітряним судном призначеного авіапідприємства України, яке прямує з одного пункту на території Португальської Республіки до іншого пункту на території Португальської Республіки або на території іншої держави-члена Європейського Співтовариства.

## **СТАТТЯ 7 ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧА**

1. Кожна Сторона може стягувати або дозволити стягувати справедливі та обґрунтовані збори за користування аеропортовим та іншим обладнанням, а також за надання послуг з повітряних перевезень, що знаходяться під її контролем.

2. Жодна з Сторін не стягує з призначеного авіапідприємства іншої Сторони збори з користувача, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її авіапідприємства, яке здійснює подібні міжнародні повітряні перевезення.

3. Такі збори повинні бути справедливими та обґрунтованими, а також встановлюватися з урахуванням принципів економічної доцільності.

4. Кожна Сторона сприяє проведенню консультацій між постачальниками аеропортових і (або) аеронавігаційних послуг і призначеними авіапідприємствами, які користуються послугами та обладнанням, і, по можливості, через організації, які

представляють авіапідприємства. Повідомлення з обґрунтуванням будь-яких пропозицій стосовно зміни зборів з користувача надсилається користувачам з метою визначення їхнього ставлення до внесення зазначених змін.

## **СТАТТЯ 8 ПРЯМИЙ ТРАНЗИТ**

Пасажири, які прямують транзитом через територію будь-якої Сторони і не залишають відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише спрощеному контролю, за винятком заходів з безпеки для запобігання незаконному втручанням, а саме, насильству та повітряному піратству, а також спеціальних заходів для боротьби з незаконним перевезенням наркотичних речовин. Багаж і вантаж, що прямують транзитом, звільняються від мита, зборів та інших подібних податків.

## **СТАТТЯ 9 ВИЗНАННЯ СВІДОЦТВ І ПОСВІДЧЕНЬ**

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними однією Стороною і строк дії яких не закінчився, визнаються дійсними іншою Стороною з метою експлуатації договірних ліній за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення та свідоцтва були видані або визнані дійсними, відповідають або перевищують мінімальні стандарти, які встановлені або можуть бути встановлені згідно з Конвенцією.

2. Положення пункту 1 цієї статті також застосовуються щодо авіапідприємства, призначеного Португальською Республікою, фактичний нормативний контроль над яким здійснюється та підтримується іншою державою – членом Європейського Співтовариства.

3. Проте, кожна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсними посвідчення про кваліфікацію з метою виконання польотів над її територією та свідоцтва, видані її громадянам або визнані дійсними іншою Стороною або будь-якою іншою державою.

## **СТАТТЯ 10 ПРЕДСТАВНИЦТВО**

1. Призначеним авіапідприємствам кожної Сторони надається право:

- а) відповідно до чинного законодавства іншої Сторони відкривати на її території представництва для забезпечення повітряних перевезень та продажу квитків на них, а також обладнувати їх відповідними засобами, необхідними для надання послуг з повітряних перевезень;

- b) відповідно до чинного законодавства іншої Сторони, що регламентує в'їзд, проживання та працевлаштування, утримувати на території цієї іншої Сторони адміністративний, технічний, експлуатаційний, персонал з продажу квитків на повітряні перевезення та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень; і
- c) здійснювати продаж квитків на повітряні перевезення на території іншої Сторони безпосередньо або, за вибором авіапідприємств, через їхніх агентів.

2. Компетентні органи кожної Сторони вживають усіх необхідних заходів для забезпечення нормального функціонування представництв авіапідприємств, призначених іншою Стороною.

#### **СТАТТЯ 11 КОМЕРЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, КОНВЕРТАЦІЯ ТА ПЕРЕКАЗ ДОХОДІВ**

1. Призначені авіапідприємства кожної Сторони мають право на території іншої Сторони безпосередньо або через агентів здійснювати продаж квитків на повітряні перевезення за місцеву валюту або за вільноконвертовані валюти інших країн у відповідності з застосовним законодавством, а будь-яка особа може вільно купувати квитки на такі перевезення.

2. Кожна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Сторони право вільно переказувати за офіційним курсом обміну доходи, отримані на території іншої Сторони від реалізації послуг з перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти, сума яких перевищує видатки.

#### **СТАТТЯ 12 ЄМНІСТЬ**

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

2. При експлуатації договірних ліній призначені авіапідприємства кожної Сторони враховують інтереси призначених авіапідприємств іншої Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які здійснюються ними за цим самим маршрутом або на його частині.

3. Експлуатація договірних ліній призначеними авіапідприємствами Сторін здійснюється таким чином, щоб задовольнити потреби суспільства в перевезеннях за встановленими маршрутами. Призначені авіапідприємства надають таку ємність, яка при об'єктивному коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим і об'єктовано очікуваним потребам, включаючи сезонний



фактор, у перевезеннях пасажирів, багажу, вантажу та пошти, що прямують на територію Сторони, яка призначила авіапідприємство, або з неї.

4. Ємність, яка надається для здійснення перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти, що прийняті на борт або вивантажені на території іншої Сторони та вивантажені або прийняті на борт у третіх країнах у пунктах на встановлених маршрутах, залежить від:

a) потреб у перевезеннях до території або з території Сторони, яка призначила авіапідприємство;

b) потреб у перевезеннях у районі, через який авіапідприємство виконує польоти, з урахуванням повітряних перевезень, що здійснюються авіапідприємствами держав, що знаходяться в цьому районі;

c) необхідності у транзитних перевезеннях.

5. Частота перевезень та ємність підлягає затвердженню авіаційними властями обох Сторін.

6. У разі, якщо авіаційні власті Сторін не затвердили запропоновану ємність перевезень, це питання вирішується відповідно до статті 18 цієї Угоди.

7. Якщо авіаційні власті Сторін не можуть дійти згоди щодо ємності перевезень згідно з пунктом 5 цієї статті, то ємність, яка може бути запропонована призначеними авіапідприємствами Сторін з урахуванням сезонного фактору, не повинна перевищувати ємність, яка була затверджена раніше.

### **СТАТТЯ 13 ЗАТВЕРДЖЕННЯ УМОВ ЕКСПЛУАТАЦІЇ**

Авіапідприємства, призначені однією Стороною, подають на затвердження або повідомляють, як передбачено статтею 12 цієї Угоди, авіаційним властям іншої Сторони розклад руху і загальні умови експлуатації договірних ліній не менше ніж за тридцять (30) днів до початку перевезень. Будь-які суттєві зміни розкладу руху або умов експлуатації також надаються авіаційним властям на затвердження. В окремих випадках вищезазначений період може бути скорочений за згодою зазначених властей.

### **СТАТТЯ 14 АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА**

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями з міжнародного права, Сторони підтверджують, що прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання є невід'ємною частиною цієї Угоди. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і обов'язків з

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

2. Сторони надають одна одній за запитом всю необхідну допомогу для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти таких повітряних суден, безпеки їх пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

3. У випадку дії або загрози дії, пов'язаних із незаконним захопленням цивільних повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти таких повітряних суден, безпеки їх пасажирів і екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Сторони надають одна одній допомогу шляхом полегшення зв'язку та вжиття необхідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дії.

4. Кожна Сторона вживатиме заходів, які вона вважає за необхідне, щоб забезпечити затримання на своїй території повітряного судна, яке незаконно захоплено або зазнало інших протиправних дій та знаходиться на її території, якщо тільки його відправлення не викликано необхідністю зберегти життя членам екіпажу і пасажирам. Ці заходи, при можливості, мають бути вжиті на підставі взаємних консультацій.

5. У своїх відносинах Сторони діють у відповідності з положеннями з авіаційної безпеки, встановленими Міжнародною організацією цивільної авіації і визначеними як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій зазначені положення застосовуються до Сторін.

6. Кожна Сторона погоджується з тим, що до призначених авіапідприємств може бути висунута вимога дотримуватися положень з авіаційної безпеки, зазначених в пункті 5 цієї статті, які застосовуються іншою Стороною стосовно прибуття, відправлення або перебування на території цієї іншої Сторони. При відправленні з території Португальської Республіки або під час перебування в її межах від призначених авіапідприємств вимагатиметься дотримання положень з авіаційної безпеки, які передбачені нормами права Європейського Співтовариства. При

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

7. Якщо будь-яка зі Сторін має підстави вважати, що інша Сторона не дотримується положень цієї статті, то перша Сторона може вимагати проведення консультацій. Такі консультації розпочнуться не пізніше п'ятнадцяти (15) днів з дати одержання запиту від будь-якої зі Сторін. Якщо протягом п'ятнадцяти (15) днів з дня початку консультацій Сторони не дійшли згоди, то це є підставою для того, щоб відмовити у видачі, скасувати, обмежити або встановити умови на дозволи на виконання польотів авіапідприємства або авіапідприємств, призначених іншою Стороною. У випадку крайньої необхідності або з метою запобігання подальшому недотриманню положень цієї статті, перша Сторона має право у будь-який час вжити тимчасових заходів.

#### **СТАТТЯ 15 БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ**

1. Кожна Сторона може в будь-який час направити іншій Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів, щодо аеронавігаційних засобів, екіпажу, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати одержання такого запиту.

2. Якщо за результатами таких консультацій одна Сторона виявить, що інша Сторона не дотримується і належним чином не застосовує мінімальні стандарти, встановлені на той час згідно з Конвенцією, перша Сторона повідомляє іншу Сторону про виявлені недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих стандартів, а інша Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Якщо протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом більш тривалого погодженого періоду інша Сторона не може усунути виявлені недоліки, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.

3. Сторони домовились, що відповідно до статті 16 Конвенції повітряні судна, які використовуються призначеними авіапідприємствами однієї Сторони для перевезень на територію іншої Сторони або з неї, можуть під час перебування на території цієї іншої Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Сторони огляду (далі в цій статті - інспекція на пероні) за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки при експлуатації повітряного судна. Визнаючи дійсність документів стосовно

повітряного судна, свідоцтв членів екіпажу відповідно до Статті 33 Конвенції, під час проведення огляду можуть бути перевірені зазначені документи та свідоцтва, стан повітряного судна та його обладнання на відповідність стандартам, встановленим на той час згідно з Конвенцією.

4. Якщо під час проведення інспекції на пероні або серії інспекцій на пероні виникають серйозні підстави вважати, що:

- a) повітряне судно чи його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, встановленим на той час згідно з Конвенцією; або
- b) відсутні ефективне впровадження та дотримання стандартів з безпеки, встановлених на той час згідно з Конвенцією;

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

5. У разі відмови представника призначеного авіапідприємства однієї Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні, інша Сторона може зробити висновок, про який йдеться в пункті 4 цієї статті.

6. Кожна Сторона залишає за собою право негайно призупинити дію дозволу авіапідприємства, призначеного іншою Стороною, на виконання польотів або змінити його умови, якщо за результатами інспекції на пероні, у разі відмови в її проведенні, після проведення консультацій або в інших випадках вирішить, що такі дії є необхідними для забезпечення безпеки польотів.

7. Будь-які дії однієї Сторони по відношенню до призначеного авіапідприємства іншої Сторони у відповідності з пунктом 2 або пунктом 6 цієї статті припиняються, як тільки підстава для вжиття заходів усунена.

8. Якщо, незважаючи на заходи, передбачені пунктом 2 цієї статті, встановлено, що одна Сторона продовжує не дотримуватися стандартів Міжнародної організації цивільної авіації після закінчення погодженого періоду, то Генеральному Секретареві Міжнародної організації цивільної авіації та до Європейського агентства з безпеки польотів має бути направлено повідомлення про це, а в подальшому – про вирішення ситуації.

9. У випадку, якщо Португальська Республіка призначила авіапідприємство, фактичний нормативний контроль над яким здійснюється та підтримується іншою державою-членом Європейського Співтовариства, то така інша держава-член Європейського Співтовариства індивідуально відповідає за впровадження, застосування та дотримання стандартів з безпеки польотів, а надані Україні права згідно з цією статтею повинні однаково застосовуватись щодо впровадження,

застосування або дотримання стандартів з безпеки цією іншою державою-членом Європейського Співтовариства, а також щодо дозволу на виконання польотів цього авіапідприємства.

## **СТАТТЯ 16 СТАТИСТИКА**

Авіаційні власті однієї Сторони на запит авіаційних властей іншої Сторони надають їм статистичні дані, необхідні для інформаційних цілей.

## **СТАТТЯ 17 ТАРИФИ**

1. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіапідприємствами на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх відповідних факторів, включаючи експлуатаційні витрати, помірний прибуток та особливості перевезень. Авіаційні власті Сторін вважатимуть неприйнятними тарифи, які є дискримінаційними, необґрунтовано високими чи обмежувачими через зловживання домінуючим положенням на ринку, або штучно заниженими через надання прямої або непрямой субсидії чи підтримки, або економічно необґрунтованими.

2. Авіаційні власті кожної Сторони можуть вимагати від призначеного авіапідприємства повідомлення про встановлення та про опублікування тарифів на пасажирські перевезення, що здійснюються згідно з цією Угодою між пунктами на території Португальської Республіки та України.

3. Втручання авіаційних властей Сторін обмежується наступним:

- a) запобіганням встановленню необґрунтовано низьких або дискримінаційних тарифів або практики їх застосування;
- b) захистом споживачів від необґрунтовано високих чи необґрунтовано обмежувачих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим положенням на ринку або змовою авіапідприємств; або
- c) захистом авіапідприємств від встановлення тарифів, які є штучно заниженими через пряму або непрямую урядову субсидію чи підтримку.

4. Якщо авіаційні власті будь-якої Сторони вважають, що поданий тариф є несумісним з положеннями пункту 1 цієї статті, вони надсилають призначеному авіапідприємству повідомлення з цього питання, а також можуть направити запит авіаційним властям іншої Сторони про проведення консультацій, одночасно з цим повідомляючи про причини неприйнятності тарифів. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через чотирнадцять (14) днів з дати одержання відповідного запиту.

Якщо згоди не досягнуто, перевага надається рішенню авіаційних властей Сторони, на території якої починаються перевезення. Авіаційні власті цієї Сторони можуть скористатися правами, зазначеними в статті 4 цієї Угоди.

5. Незважаючи на положення цієї статті, тарифи, які застосовуються призначеними авіапідприємствами обох Сторін для здійснення перевезень у межах Європейського Співтовариства, встановлюються відповідно до норм права Європейського Співтовариства.

#### **СТАТТЯ 18 КОНСУЛЬТАЦІЇ**

1. З метою досягнення тісного співробітництва з усіх питань, пов'язаних із тлумаченням та застосуванням цієї Угоди, авіаційні власті Сторін проводять консультації за запитом будь-якої Сторони.

2. Такі консультації розпочнуться протягом сорока п'яти (45) днів з дати одержання письмового запиту іншою Стороною.

#### **СТАТТЯ 19 ВНЕСЕННЯ ЗМІН І ДОПОВНЕНЬ**

1. Якщо будь-яка Сторона вважає за доцільне внести зміни та доповнення до цієї Угоди, вона може в будь-який час надіслати іншій Стороні запит про проведення консультацій. Такі консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати одержання запиту іншою Стороною.

2. Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди оформлюються юридичним документом, який набирає чинності відповідно до статті 21 цієї Угоди.

#### **СТАТТЯ 20 ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ**

1. Спори щодо тлумачення або застосування положень цієї Угоди, вирішуються шляхом переговорів між Сторонами.

2. Якщо Сторони не досягають згоди шляхом переговорів, вони можуть погодитись передати цей спір на розгляд будь-якій організації або на вимогу будь-якої Сторони спір може бути переданий на розгляд арбітражу в складі трьох арбітрів, по одному з яких призначає кожна Сторона, а третього призначають ці два призначені арбітри.

3. Кожна Сторона призначає арбітра протягом шестидесяти (60) днів з дати одержання дипломатичними каналами будь-якою Стороною повідомлення про

арбітражне вирішення спору. Третій арбітр призначається протягом наступних шестидесяти (60) днів.

4. У випадку, якщо будь-яка Сторона не в змозі призначити арбітра протягом встановленого періоду або не призначений третій арбітр, Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації може на прохання будь-якої Сторони призначити арбітра чи арбітрів, як того вимагає справа. У такому випадку третій арбітр має бути громадянином третьої держави і діятиме як Голова арбітражного суду.

5. Будь-яке рішення, прийняте відповідно до пункту 2 цієї статті, є обов'язковим для Сторін.

6. У випадку, якщо і доти, доки будь-яка Сторона чи призначені авіапідприємства будь-якої Сторони не виконуватимуть рішення, прийняте згідно з пунктом 2 цієї статті, інша Сторона може обмежити, призупинити або скасувати будь-які права чи привілеї, які були надані згідно з цією Угодою Стороні, яка не виконує вказане рішення.

7. Кожна Сторона сплачує витрати призначеного нею арбітра. Інші витрати арбітражу рівно розподіляються між Сторонами.

#### **СТАТТЯ 21 НАБРАННЯ ЧИННОСТІ**

Ця Угода набирає чинності на тридцятий день від дати отримання дипломатичними каналами останнього повідомлення про виконання Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання нею чинності.

#### **СТАТТЯ 22 ТЕРМІН ДІЇ ТА ПРИПИНЕННЯ ДІЇ**

1. Ця Угода залишається чинною на невизначений строк.

2. Будь-яка Сторона може припинити дію цієї Угоди в будь-який час.

3. Повідомлення про таке припинення має бути надіслане іншій Стороні та одночасно до Міжнародної організації цивільної авіації. У такому випадку ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців після отримання повідомлення іншою Стороною.

4. У випадку відсутності підтвердження про отримання повідомлення іншою Стороною, воно вважається отриманим через чотирнадцять (14) днів після його отримання Міжнародною організацією цивільної авіації.

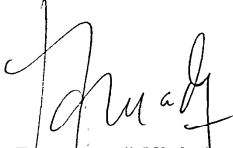
**СТАТТЯ 23  
РЕЄСТРАЦІЯ**

Ця Угода та будь-які зміни до неї реєструється в Секретаріаті Організації Об'єднаних Націй і в Міжнародній організації цивільної авіації тією Стороною, на території якої відбулося підписання Угоди.

На посвідчення чого ті, що підписалися нижче, належним чином уповноважені на це, підписали цю Угоду.

Вчинено в м.Лісабон 24 червня 2008 року у двох примірниках, кожний португальською, українською й англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення, текст англійською мовою матиме переважну силу.

**За Португальську Республіку**



**Державний Міністр,  
Міністр закордонних справ  
Португальської Республіки**

**Луїш Амаду**

**За Україну**



**Міністр закордонних справ  
України**

**Володимир Огризко**



**ДОДАТОК 1 ДО УГОДИ**  
**МІЖ ПОРТУГАЛЬСЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ ТА УКРАЇНОЮ**  
**ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ**

**Розділ 1**

Маршрути, які експлуатуються в обох напрямках призначеними авіапідприємствами Португальської Республіки:

Пункти в Португалії – проміжні пункти – Київ – пункти за межами

**Розділ 2**

Маршрути, які експлуатуються в обох напрямках призначеними авіапідприємствами України:

Пункти в Україні – проміжні пункти – Лісабон – пункти за межами

**Примітки**

1. Призначені авіапідприємства кожної Сторони можуть на будь-якому або на всіх рейсах не використовувати будь-який з проміжних пунктів і (або) пунктів за межами за умови, що перевезення за цими маршрутами починаються або закінчуються на території Сторони, яка призначила авіапідприємство.
2. Призначені авіапідприємства кожної Сторони можуть, за попереднім погодженням авіаційних властей обох Сторін, обирати на свій розсуд будь-який проміжний пункт і (або) пункт за межами, а також змінити їх наступного сезону за умови, що комерційні права не застосовуються між цими пунктами та пунктами на території іншої Сторони.
3. Користування правом п'ятої свободи у встановлених проміжних пунктах або пунктах за межами підлягає погодженню між авіаційними властями обох Сторін.

**ДОДАТОК 2 ДО УГОДИ  
МІЖ ПОРТУГАЛЬСЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ ТА УКРАЇНОЮ  
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ**

Перелік інших держав, на які йдеться посилання в статті 3 та статті 4 цієї Угоди:

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