

# **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
- с) 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 відповідає 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 аеронавігації, 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 втручанню, 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 СВДОЦТВ І ПОСВДЧЕНЬ**

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:

- a) 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 обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідає б існуючим і обґрунтовано 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:

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

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

с) необхідності у транзитних перевезеннях.

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

6. У разі, якщо авіаційні власті Сторін не затвердили запроповану 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 дій.

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 ефективно 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 іншою 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**

**За Україну**

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

**Міністр закордонних справ  
України**

**Луїш Амаду**

**Володимир Огрізко**

**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).