

**УГОДА МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ТА
УРЯДОМ ОБ'ЄДНАНИХ АРАБСЬКИХ ЕМІРАТІВ
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ**

ЗМІСТ

Преамбула

Стаття 1 – Визначення

Стаття 2 – Надання прав

Стаття 3 – Призначення та надання дозволів на виконання польотів

Стаття 4 – Скасування та обмеження дозволів на виконання польотів

Стаття 5 – Принципи, що регулюють експлуатацію договірних ліній

Стаття 6 – Мита та інші збори

Стаття 7 – Застосування національного законодавства

Стаття 8 – Спільне використання кодів

Стаття 9 – Сертифікати льотної придатності та посвідчення про кваліфікацію

Стаття 10 – Безпека польотів

Стаття 11 – Збори з користувача

Стаття 12 – Авіаційна безпека

Стаття 13 – Комерційна діяльність

Стаття 14 – Переказ доходів

Стаття 15 – Затвердження розкладів

Стаття 16 – Тарифи

Стаття 17 – Обмін інформацією

Стаття 18 – Консультації

Стаття 19 – Вирішення спорів

Стаття 20 – Внесення змін і доповнень

Стаття 21 – Реєстрація

Стаття 22 – Термін дії та набрання чинності

Додаток

ПРЕАМБУЛА

Кабінет Міністрів України та Уряд Об'єднаних Арабських Еміратів (далі – «Договірні Сторони»),

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

бажаючи укласти Угоду відповідно й додатково до вищезазначеної Конвенції з метою встановлення та здійснення повітряних сполучень між Україною й Об'єднаними Арабськими Еміратами і за межами їхніх відповідних територій,

визнаючи важливість повітряних перевезень для налагодження та покращення дружніх відносин, взаєморозуміння та співробітництва між народами двох країн,

бажаючи сприяти розвитку міжнародних перевезень повітряним транспортом,

домовилися про таке:

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ

1. Для цілей цієї Угоди термін:

- a. «авіаційна влада» щодо України означає Державну авіаційну службу, а щодо Об'єднаних Арабських Еміратів - Генеральну адміністрацію цивільної авіації або в обох випадках будь-яку особу чи орган, уповноважений виконувати будь-які функції, яких стосується ця Угода;
- b. «договірні лінії» означає регулярні міжнародні повітряні сполучення між Україною й Об'єднаними Арабськими Еміратами, а також за межами їхніх відповідних територій, що здійснюються з метою перевезення пасажирів, багажу та вантажу окремо чи комбіновано;
- c. «Угода» означає цю Угоду, додаток до неї та будь-які зміни і доповнення до них;
- d. «повітряне сполучення», «авіапідприємство», «міжнародне повітряне сполучення» та «зупинка з некомерційними цілями» вживаються в значенні, наведеному в статті 96 Конвенції;
- e. «додаток» включає таблицю маршрутів, яка додається до Угоди та будь-які поправки або примітки, а також будь-які зміни і доповнення, які вносяться до додатку відповідно до положень статті 20 цієї Угоди;
- f. «Кабінет Міністрів України» означає Уряд України;
- g. «вантаж» включає пошту;
- h. «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго сьомого грудня 1944 року, яка містить: (i) будь-яку поправку до неї, що набрала чинності відповідно до статті 94 (а) цієї Конвенції та була ратифікована обома Договірними Сторонами; та (ii) будь-який Додаток або поправку до нього, прийняту відповідно до статті 90 цієї Конвенції за умови, що цей Додаток чи поправка чинні для обох Договірних Сторін;
- i. «призначені авіапідприємства» означає авіапідприємство або авіапідприємства, які призначені та отримали дозволи на виконання польотів відповідно до статті 3 цієї Угоди;
- j. «законодавство Договірної Сторони» означає чинні закони та нормативно-правові акти держави Договірної Сторони;

- к. «встановлений маршрут» означає маршрут, визначений у додатку до цієї Угоди;
 - л. «тариф» означає будь-яку плату, ставку або збір, встановлений авіапідприємствами, включаючи їх агентів, за повітряні перевезення пасажирів, багажу та (або) вантажу (за винятком пошти), а також умови, згідно з якими така плата, ставка або збір застосовується;
 - м. «територія» означає територію держави Договірної Сторони та живається у значенні, наведеному в статті 2 Конвенції;
 - н. «збори з користувача» означає збори, що стягуються з авіапідприємств компетентними органами держави Договірної Сторони або дозволені ними до стягнення за користування аеропортовими засобами, майном та (або) аеронавігаційними засобами, включаючи користування відповідними послугами та засобами для обслуговування повітряних суден, їх екіпажів, пасажирів, багажу та вантажу.
- 2. Додаток до цієї Угоди становить її невід'ємну частину.
 - 3. Застосовуючи цю Угоду, Договірні Сторони діють відповідно до положень Конвенції в тій мірі, в якій ці положення застосовуються до міжнародних повітряних сполучень.

СТАТТЯ 2

НАДАННЯ ПРАВ

- 1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, зазначені в цій Угоді, з метою надання своїм призначеним авіапідприємствам можливості встановлення та експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.
- 2. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони користуються такими правами:
 - а. здійснювати проліт території іншої Договірної Сторони без посадки;
 - б. здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони з некомерційними цілями; та
 - в. здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони в пунктах, зазначених для цього маршруту в додатку до цієї Угоди, з метою прийняття на борт і (або) зняття з нього міжнародного комерційного завантаження – пасажирів, багажу

та вантажу, що перевозяться окремо чи комбіновано під час експлуатації договірних ліній.

3. Авіапідприємства кожної Договірної Сторони, які не призначені відповідно до статті 3 цієї Угоди, також користуються правами, зазначеними в пунктах 2(a) та 2(b) цієї статті.
4. Зазначене в цій статті не розглядається як надання права призначеним авіапідприємствам однієї Договірної Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони пасажирів, багаж і вантаж для перевезення до іншого пункту на території цієї іншої Договірної Сторони за винагороду або на умовах оренди (права каботажу).
5. Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або політичного процесу або особливих і надзвичайних обставин призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони не може здійснювати перевезення за звичайним маршрутом, інша Договірна Сторона вживає всіх можливих заходів для забезпечення безперервності таких перевезень за відповідними тимчасово зміненими маршрутами, взаємно визначеними Договірними Сторонами.
6. Призначені авіапідприємства мають право користуватися всіма повітряними трасами, аеропортами та іншими засобами, що надаються Договірними Сторонами на недискримінаційній основі.

СТАТТЯ 3

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона має право призначити одне або більше авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, а також відкликати чи змінити такі призначення. Такі призначення та будь-які зміни до них оформлюються в письмовій формі та передаються іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами.
2. Після отримання повідомлення про призначення, його заміну або змін до нього та заявок, поданих призначеним авіапідприємством за встановленою формою та в порядку, передбаченому для видачі дозволів на виконання польотів, інша Договірна Сторона без затримки надає відповідні дозволи за умови, що авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить державі Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, і (або)

громадянам держави цієї Договірної Сторони, а також забезпечується фактичний контроль.

3. Авіаційна влада однієї Договірної Сторони може вимагати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені законодавством цієї Договірної Сторони, які звичайно та обґрунтовано застосовуються такою владою для здійснення міжнародних повітряних сполучень відповідно до положень Конвенції.
4. Якщо авіапідприємство призначено й отримало дозвіл на виконання польотів, воно може в будь-який час розпочати експлуатацію договірних ліній або їх частини за умови дотримання авіапідприємством положень цієї Угоди, зокрема статті 15.

СТАТТЯ 4

СКАСУВАННЯ ТА ОБМЕЖЕННЯ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона має право скасувати дозвіл на виконання польотів або тимчасово припинити користування правами, зазначеними в пункті 2 статті 2 цієї Угоди, авіапідприємством, призначеним іншою Договірною Стороною, або встановити тимчасово або на постійній основі такі умови, які вважатиме за необхідне для користування цими правами у випадку, якщо:
 - a. авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить державі Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, та (або) громадянам держави цієї Договірної Сторони, або не забезпечується фактичний контроль;
 - b. Договірна Сторона, яка призначає авіапідприємство, не дотримується положень статті 10 або статті 12 цієї Угоди;
 - c. авіапідприємство не дотримується законодавства, яке звичайно та обґрунтовано застосовується авіаційною владою Договірної Сторони, яка надає ці права відповідно до Конвенції; або
 - d. авіапідприємство не в змозі здійснювати повітряні сполучення відповідно до умов, передбачених цією Угодою.
2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у пункті 1(b), 1(c) або 1(d) цієї статті, то права, встановлені цією статтею, використовуються тільки після консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації

розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання запиту іншою Договірною Стороною, якщо Договірні Сторони не домовились про інше.

3. В разі дій однієї Договірної Сторони відповідно до цієї статті права іншої Договірної Сторони відповідно до статті 19 не повинні порушуватися.

СТАТТЯ 5

ПРИНЦИПИ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ ЕКСПЛУАТАЦІЮ ДОГОВІРНИХ ЛІНІЙ

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності дозволяє призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін вільно конкурувати під час здійснення міжнародних повітряних сполучень, які регулюються цією Угодою.
2. Кожна Договірна Сторона вживає всіх відповідних заходів у межах своєї компетенції для усунення всіх форм дискримінації та антиконкурентної практики під час користування правами, передбаченими цією Угодою.
3. Кожне призначене авіапідприємство Договірних Сторін може визначати частоту перевезень та ємність на кожному встановленому маршруті, виходячи з комерційних умов ринку повітряних перевезень. Не існує жодних обмежень щодо ємності та кількості частот та (або) типа(ів) повітряних суден, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін під час здійснення будь-якого виду перевезень (пасажирів, вантажу, окремо або комбіновано).
4. Авіаційна влада жодної Договірної Сторони не встановлює в односторонньому порядку обмежень щодо частоти, ємності або типу повітряних суден, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами іншої Договірної Сторони, якщо тільки це не викликано митними, технічними, експлуатаційними вимогами або вимогами стосовно охорони навколишнього середовища згідно з єдиними умовами, зазначеними в статті 15 Конвенції.
5. Жодна Договірна Сторона не буде застосовувати до призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони право першої відмови, завищені ставки, необґрунтовані платежі або будь-які інші вимоги щодо ємності, частот або обсягу перевезень, які б не відповідали цілям цієї Угоди.

СТАТТЯ 6

МИТА ТА ІНШІ ЗБОРИ

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності звільняє призначені авіапідприємства іншої Договірної Сторони від обмежень на імпорт, мит, прямих або непрямих податків, зборів за огляд і всіх інших державних та (або) місцевих податків і зборів на повітряні судна, а також їх комплектне бортове обладнання, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, бортові запаси (включаючи, але не обмежуючись такими продуктами як продукти харчування, алкогольні та безалкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу або користування пасажирями під час польоту), та інші предмети, призначені для використання призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони або які використовуються ним виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден, що здійснюють перевезення на договірних лініях, а також бланки авіаквитків для автоматизованого заповнення, авіавантажні накладні, форма персоналу, комп'ютери та принтери, що використовуються призначеним авіапідприємством для бронювання місць і роздрукування авіаквитків, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знаку призначеного авіапідприємства, а також рекламні матеріали, які розповсюджуються таким призначеним авіапідприємством безкоштовно.
2. Звільнення, надані цією статтею, поширюються на зазначені в пункті 1 цієї статті предмети:
 - а. які ввезені на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони або від його імені;
 - б. які знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони з моменту прибуття до, відправлення з території іншої Договірної Сторони та (або) споживаються під час польоту над цією територією;
 - с. які прийняті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони та призначені для використання під час експлуатації договірних ліній;

незалежно від того використовуються чи споживаються такі предмети цілком або частково в межах території Договірної Сторони, яка надає

звільнення, за умови, що такі предмети не відчужуються на території згаданої Договірної Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна, яке використовується призначеним авіа підприємством будь-якої Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних органів держави цієї іншої Договірної Сторони. У такому випадку на таке обладнання та предмети поширюються звільнення, передбачені пунктом 1 цієї статті, за умови, що до них може бути висунута вимога стосовно перебування під наглядом зазначених органів доти, доки вони не будуть вивезені в зворотному напрямку або використані іншим чином відповідно до митного законодавства цієї Договірної Сторони.
4. Звільнення, передбачені цією статтею, також надаються у випадку, якщо призначені авіа підприємства будь-якої Договірної Сторони досягли домовленостей з іншим авіа підприємством або авіа підприємствами стосовно тимчасового користування або передачі на території іншої Договірної Сторони комплектного бортового обладнання та інших матеріалів, зазначених у пункті 1 цієї статті, за умови, що іншому авіа підприємству або авіа підприємствам також надаються такі звільнення цією іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 7

ЗАСТОСУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

1. Законодавство однієї Договірної Сторони, яке стосується доступу на її територію, перебування в її межах або відправлення з неї повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або стосується експлуатації та навігації таких повітряних суден під час їхнього перебування в межах її території, застосовується до повітряних суден, які експлуатуються авіа підприємствами іншої Договірної Сторони, незалежно від їхньої державної реєстрації, так само, як воно застосовується до своїх власних, і буде дотримуватись такими повітряними суднами під час прибуття на територію цієї Договірної Сторони, відправлення з неї або перебування в межах цієї території.
2. Законодавство однієї Договірної Сторони, яке стосується доступу на її територію, перебування в її межах або відправлення з неї пасажирів, багажу, екіпажу та вантажу, що перевозяться на борту повітряних суден, включаючи правила щодо в'їзду, розмитнення, авіаційної безпеки, імміграційного, паспортного, митного, валютного, медичного, санітарного контролю та карантину, поширюється на пасажирів, екіпаж або осіб, які діють від їхнього імені, а також застосовується до

багажу та вантажу, а поштові правила – до пошти, під час прибуття на територію першої Договірної Сторони, відправлення з неї або перебування в межах цієї території.

3. При застосуванні законодавства, передбаченого цією статтею, жодна Договірна Сторона не надає переваги своєму або будь-якому іншому авіапідприємству або авіапідприємствам по відношенню до призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони.
4. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію будь-якої Договірної Сторони та не залишають зон аеропорту, відведених для такої мети, підлягають лише спрощеному контролю, за винятком заходів з авіаційної безпеки для запобігання насильству, повітряному піратству та заходів з контролю за обігом наркотичних речовин. Такий багаж і вантаж звільняється від мит, акцизних зборів та інших подібних державних і (або) місцевих податків та зборів.

СТАТТЯ 8

СПІЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ КОДІВ

1. Здійснюючи або пропонуючи повітряні сполучення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укладати спільні маркетингові домовленості, включаючи, але не обмежуючись домовленостями про надання блоку крісел і про спільне використання кодів з призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Договірної Сторони, а також з авіапідприємством або авіапідприємствами третьої країни, яке має відповідний дозвіл на виконання польотів за такими маршрутами. Якщо така третя країна не уповноважує чи не надає дозвіл на укладення подібних домовленостей між призначеними авіапідприємствами іншої Договірної Сторони та іншими авіапідприємствами для здійснення перевезень на територію такої третьої країни, з цієї території та через неї, авіаційна влада відповідної Договірної Сторони має право не визнавати такі домовленості.
2. Кожне авіапідприємство, яке уклало домовленості про спільне використання кодів відповідно до цієї статті, по відношенню до будь-якого квитка, проданого ним, повинно в пункті продажу інформувати покупця про авіапідприємство, яке фактично здійснюватиме перевезення на кожному з секторів, і з яким авіапідприємством(ами) покупець матиме договірні відносини.
3. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони можуть також пропонувати перевезення зі спільним використанням кодів між будь-

якими пунктами на території іншої Договірної Сторони під час здійснення міжнародних перевезень, за умови, що такі перевезення зі спільним використанням кодів здійснюються авіапідприємством або авіапідприємствами іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 9

СЕРТИФІКАТИ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ТА ПОСВІДЧЕННЯ ПРО КВАЛІФІКАЦІЮ

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними відповідно до законодавства однієї Договірної Сторони і строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Договірною Стороною з метою експлуатації договірних ліній за умови, що вимоги, згідно з якими такі сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію або свідоцтва були видані або визнані дійсними, дорівнюють мінімальним стандартам, встановленим згідно з Конвенцією, або перевищують їх.
2. Якщо умовами видачі свідоцтв, сертифікатів льотної придатності або посвідчень про кваліфікацію, зазначених в пункті 1 цієї статті, та виданих або визнаних дійсними однією Договірною Стороною, передбачається відмінність від стандартів, встановлених згідно з Конвенцією, і така відмінність зареєстрована в Міжнародній організації цивільної авіації (далі – ІКАО), авіаційна влада іншої Договірної Сторони, не порушуючи прав першої Договірної Сторони відповідно до пункту 2 статті 10 цієї Угоди, може направити запит про проведення консультацій між авіаційними властями Договірних Сторін, щоб переконатися в тому, що така практика є для неї прийнятною. У разі неможливості досягти згоди, виникають підстави для застосування пункту 1 статті 4 цієї Угоди.
3. Проте, кожна Договірна Сторона залишає за собою право відмовити у визнанні дійсними для здійснення польотів над її територією посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв, виданих громадянам її держави або визнаних дійсними іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 10

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

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

отримання такого запиту.

2. Якщо за результатами таких консультацій одна Договірна Сторона виявляє, що інша Договірна Сторона не дотримується та належним чином не застосовує стандарти з безпеки польотів, які принаймні дорівнюють мінімальним стандартам, встановленим на той час згідно з Конвенцією, перша Договірна Сторона повідомляє іншій Договірній Стороні про виявлені недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, а інша Договірна Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Якщо інша Договірна Сторона не може вжити відповідних заходів протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом більш тривалого погодженого періоду, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.
3. Договірні Сторони домовились, що відповідно до статті 16 Конвенції повітряні судна, які експлуатуються авіапідприємством однієї Договірної Сторони для перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, можуть під час перебування на території іншої Договірної Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційної влади іншої Договірної Сторони огляду на борту та навколо повітряного судна з метою перевірки дійсності бортових документів і документів членів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання (у цій статті – «інспекція на пероні») за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки.
4. Якщо при проведенні інспекції на пероні або серії інспекцій на пероні виникають серйозні підстави вважати, що:
 - a. повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, встановленим на той час згідно з Конвенцією, або
 - b. відсутні ефективно впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, встановлених на той час згідно з Конвенцією,

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

5. У разі відмови представника авіапідприємства однієї Договірної Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні повітряного судна, яке експлуатується цим авіапідприємством, інша Договірна Сторона може зробити висновок, про який йдеться в пункті

4 цієї статті.

6. Кожна Договірна Сторона залишає за собою право негайно призупинити дію дозволу на виконання польотів авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони або змінити його умови, якщо перша Договірна Сторона за результатами інспекції на пероні, серії інспекцій на пероні, у разі відмови в проведенні інспекції на пероні, за результатами консультацій або в інших випадках вирішить, що такі дії є необхідними для забезпечення безпеки польотів авіапідприємства.
7. Будь-які дії однієї Договірної Сторони по відношенню до авіапідприємства іншої Договірної Сторони відповідно до пункту 2 або пункту 6 цієї статті припиняються, як тільки підставу для вжиття таких заходів буде усунуто.
8. Якщо з урахуванням пункту 2 цієї статті встановлено, що одна Договірна Сторона продовжує не дотримуватися стандартів ІКАО після закінчення погодженого періоду, інша Договірна Сторона інформує про це Генерального секретаря ІКАО. Він також повинен бути поінформований про заходи, вжиті першою Договірною Стороною з метою дотримання стандартів ІКАО.

СТАТТЯ 11

ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧА

1. Кожна Договірна Сторона докладає всіх зусиль для гарантування того, що збори з користувача, що стягуються або дозволені до стягнення компетентними органами її держави з призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони за користування аеропортами та іншими авіаційними засобами, є справедливими і обґрунтованими. Ці збори мають ґрунтуватися на принципі економічної доцільності, а їх розмір не повинен перевищувати розмір зборів, що стягуються з інших авіапідприємств, які здійснюють подібні перевезення.
2. Жодна Договірна Сторона при стягненні зборів з користувача не надає переваги своєму або будь-якому іншому авіапідприємству або авіапідприємствам, які здійснюють подібні міжнародні повітряні сполучення, а також не стягує або не дозволяє стягувати з призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони зборів з користувача, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її призначеного авіапідприємства або авіапідприємств, які під час здійснення подібних міжнародних повітряних сполучень використовують такі ж самі повітряні судна та користуються такими ж послугами та засобами.

3. Кожна Договірна Сторона сприяє проведенню консультацій між компетентними органами її держави, які стягують збори, та призначеними авіапідприємствами, які користуються послугами та засобами. Повідомлення з обґрунтуванням будь-яких пропозицій стосовно зміни зборів з користувача разом з відповідною додатковою інформацією та даними по можливості надсилається цим авіапідприємствам, щоб вони мали змогу висловити свою точку зору до перегляду зборів.

СТАТТЯ 12

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями з міжнародного права Договірні Сторони підтверджують взаємне зобов'язання щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.
2. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони діють, зокрема, відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року, та 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, та будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть обидві Договірні Сторони.
3. Договірні Сторони надають одна одній за запитом усю необхідну допомогу для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти таких повітряних суден, їх пасажирів і екіпажу, аеропортів і аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.
4. Договірні Сторони у своїх відносинах діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених ІКАО та визначених як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій такі положення з безпеки застосовуються до Договірних Сторін. Крім того, Договірні Сторони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих на їх території або експлуатанти повітряних суден, які мають основне місце діяльності чи постійно базуються на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх

території діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки, які застосовуються до Договірних Сторін.

5. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що до таких експлуатантів повітряних суден може бути висунута вимога дотримуватися зазначених у пункті 4 цієї статті положень з авіаційної безпеки, які застосовуються іншою Договірною Стороною щодо прибуття на територію цієї іншої Договірної Сторони, відправлення з неї або перебування в її межах.
6. Кожна Договірна Сторона забезпечує на своїй території вжиття ефективних заходів для захисту повітряних суден, контролю на безпеку пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед прийомом на борт або завантаженням. Кожна Договірна Сторона доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на конкретну загрозу.
7. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних із незаконним захопленням цивільних повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти таких повітряних суден, їх пасажирів і екіпажу, аеропортів і аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надають одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття інших відповідних заходів, спрямованих на якомога швидке усунення з мінімальним ризиком для життя таких дій або загрози дій.
8. Кожна Договірна Сторона вживає таких заходів, які вона вважає за необхідне для затримання на своїй території повітряного судна іншої Договірної Сторони, яке було незаконно захоплено або зазнало інших протиправних дій і знаходиться на її території, якщо тільки його відправлення не викликано першочерговою необхідністю зберегти життя його пасажирів і екіпажу.
9. Якщо одна Договірна Сторона має серйозні підстави вважати, що інша Договірна Сторона не дотримується положень цієї статті, авіаційна влада першої Договірної Сторони може направити запит про проведення негайних консультацій з авіаційною владою іншої Договірної Сторони. Якщо протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати отримання запиту згоди не досягнуто, то це є підставою для застосування пункту 1 статті 4 цієї Угоди. У разі виникнення надзвичайних обставин одна Договірна Сторона може вжити тимчасових заходів відповідно до пункту 1 статті 4 цієї Угоди до закінчення п'ятнадцятиденного (15) строку. Вжиття будь-яких заходів згідно з цим пунктом припиняється, якщо інша Договірна Сторона дотримується положень цієї статті з авіаційної безпеки.

СТАТТЯ 13

КОМЕРЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

1. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають право відкривати на території іншої Договірної Сторони представництва для надання послуг з повітряних перевезень і продажу квитків на них, а також іншої супутньої продукції та обладнання, необхідних для забезпечення повітряних сполучень.
2. Призначеним авіапідприємствам кожної Договірної Сторони надається право направляти та утримувати на території іншої Договірної Сторони свій адміністративний, комерційний, технічний, експлуатаційний персонал, персонал з продажу, та інший персонал і представників, необхідний для забезпечення повітряних сполучень.
3. Потреба в таких представниках і персоналі, зазначеному в пункті 2 цієї статті, задовольняється на вибір призначеного авіапідприємства шляхом залучення власного персоналу будь-якої національності або шляхом користування послугами будь-якого іншого авіапідприємства, організації або компанії, яка діє на території іншої Договірної Сторони та уповноважена надавати такі послуги на території цієї іншої Договірної Сторони.
4. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають право на території іншої Договірної Сторони безпосередньо або, на свій вибір, через агентів здійснювати продаж повітряних перевезень та супутньої продукції та обладнання. Для цих цілей призначені авіапідприємства мають право використовувати власну перевізну документацію. Призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони має право здійснювати продаж таких перевезень, а також супутньої продукції та обладнання в національній або вільно конвертованій валюті відповідно до законодавства в сфері валютного регулювання іншої Договірної Сторони, а будь-яка особа може вільно купувати такі перевезення.
5. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони мають право сплачувати місцеві видатки на території іншої Договірної Сторони в національній або відповідно до законодавства цієї іншої Договірної Сторони у будь-якій вільно конвертованій валюті.
6. Призначені авіапідприємства мають право на території іншої Договірної Сторони здійснювати наземне обслуговування власними силами в частині, що стосується реєстрації пасажирів. Це право не розповсюджується на наземне обслуговування повітряних суден і користування цим правом залежатиме лише від обмежень, що викликані вимогами стосовно аеропортової безпеки, авіаційної безпеки та

інфраструктури аеропорту. Якщо вимоги з безпеки польотів та авіаційної безпеки виключають можливість користування правом, зазначеним у цьому пункті, такі послуги з наземного обслуговування надаватимуться без переваг або дискримінації будь-якому авіапідприємству, яке здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення.

7. На основі взаємності та додатково до права, зазначеного в пункті 6 цієї статті, кожне призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони має право обирати на території іншої Договірної Сторони будь-якого агента серед конкуруючих постачальників послуг з наземного обслуговування, які уповноважені компетентними органами держави цієї іншої Договірної Сторони здійснювати наземне обслуговування в повному обсязі або частково.
8. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони також можуть у повному обсязі або частково надавати іншим авіапідприємствам, які здійснюють перевезення до того ж аеропорту на території іншої Договірної Сторони, послуги з наземного обслуговування, передбачені пунктом 6 цієї статті.
9. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони можуть використовувати інтермодальний транспорт у разі отримання на це дозволу від відповідних органів держави іншої Договірної Сторони.
10. Зазначена вище діяльність проводиться відповідно до законодавства іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 14

ПЕРЕКАЗ ДОХОДІВ

1. Кожна Договірна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право вільно переказувати доходи, сума яких перевищує видатки, та які отримані такими авіапідприємствами на своїй території від продажу повітряних перевезень, іншої супутньої продукції та послуг, а також переказувати відсоток від таких доходів (включаючи відсоток по депозитах до здійснення переказу). Такий переказ здійснюється в будь-якій вільно конвертованій валюті відповідно до законодавства Договірної Сторони, на території якої отримано доходи. Такий переказ здійснюється відповідно до офіційного валютного курсу обміну або у випадку, якщо офіційний курс обміну валют відсутній, перекази здійснюються згідно з превалюючим ринковим курсом обміну для поточних платежів.

2. Якщо одна Договірна Сторона вводить обмеження на переказ доходів, сума яких перевищує видатки, призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони, ця інша Договірна Сторона має право ввести зустрічне обмеження для призначених авіапідприємств першої Договірної Сторони.
3. Якщо між Договірними Сторонами укладено відповідний міжнародний договір, який регулює переказ доходів, такий договір матиме переважну силу.
4. Питання щодо уникнення подвійного оподаткування регулюються Угодою між Урядом України та Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів про уникнення подвійного оподаткування та попередження податкових ухилень стосовно податків на доходи і капітал, яка була підписана 22 січня 2003 року.

СТАТТЯ 15

ЗАТВЕРДЖЕННЯ РОЗКЛАДІВ

1. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони за сорок п'ять (45) днів до початку експлуатації договірних ліній подають на затвердження авіаційній владі іншої Договірної Сторони розклади руху, зазначивши частоту рейсів, тип повітряного судна та період здійснення перевезень. Подібна процедура затвердження застосовується до будь-яких змін щодо експлуатації договірних ліній, в такому випадку змінений розклад може бути дозволений для подання в коротший строк, ніж звичайно вимагається.
2. Якщо призначене авіапідприємство бажає виконувати додаткові рейси, які не передбачені затвердженням розкладом руху, воно повинно отримати попередній дозвіл авіаційної влади відповідної Договірної Сторони, яка позитивно розглядає такий запит.

СТАТТЯ 16

ТАРИФИ

1. Авіаційна влада кожної Договірної Сторони дозволяє кожному призначеному авіапідприємству встановлювати тарифи, враховуючи комерційні умови ринку повітряних перевезень. Авіаційна влада жодної Договірної Сторони не вимагатиме від призначених авіапідприємств проведення консультацій з іншими авіапідприємствами щодо встановлених ними тарифів або тарифів, що пропонуються до встановлення за перевезення, які передбачені цією Угодою.
2. Авіаційна влада кожної Договірної Сторони може вимагати попереднього надання на затвердження тарифів, що будуть встановлені

під час виконання польотів до її території та з неї призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін. Надання тарифів призначеними авіапідприємствами або від їхнього імені може здійснюватись не менш ніж за тридцять (30) днів до введення їх у дію. В окремих випадках надання тарифів може здійснюватись у коротший строк, ніж звичайно вимагається. Якщо авіаційна влада Договірної Сторони дозволяє авіапідприємству надати тарифи на затвердження в коротший строк, тарифи вводяться в дію з запропонованої дати початку перевезень, що розпочинаються на території цієї Договірної Сторони.

3. Крім передбаченого цією статтею авіаційна влада жодної Договірної Сторони не може вжити односторонніх заходів для запобігання введенню в дію або продовженню дії тарифів, запропонованих до встановлення або тих, що встановлені призначеним авіапідприємством будь-якої Договірної Сторони під час здійснення міжнародних повітряних перевезень.
4. Втручання авіаційних властей Договірних Сторін обмежується таким:
 - a. запобіганням застосуванню тарифів, які мають антиконкурентний характер, що зашкоджує або ймовірно зашкодить або може зашкодити перевізнику або усунути його з маршруту;
 - b. захистом споживачів від необґрунтовано високих або обмежуючих тарифів через зловживання домінуючим становищем на ринку; та
 - c. захистом призначених авіапідприємств від штучно занижених тарифів.
5. Якщо авіаційна влада будь-якої Договірної Сторони вважає, що тарифи, запропоновані до встановлення призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони під час здійснення міжнародних повітряних сполучень не відповідають положенням, зазначеним у пункті 4 цієї статті, вона може направити запит про проведення консультацій та якомога скоріше повідомити авіаційну владу іншої Договірної Сторони про причини свого незадоволення. Ці консультації розпочнуться не пізніше тридцяти (30) днів з дати отримання запиту, а авіаційні власті Договірних Сторін будуть дотримуватись конфіденційності інформації, необхідної для поміркованого вирішення цього питання. Якщо авіаційні власті Договірних Сторін досягли згоди щодо тарифів, які викликали незадоволення, авіаційна влада кожної Договірної Сторони докладе всіх зусиль для введення таких домовленостей у дію. Якщо домовленостей не досягнуто, продовжують діяти тарифи, що існували раніше.

СТАТТЯ 17

ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ

1. Авіаційні власті обох Договірних Сторін обмінюються інформацією, по можливості, в стислі строки щодо поточних дозволів, виданих їх відповідним призначеним авіапідприємствам на виконання польотів до території іншої Договірної Сторони, через її територію та з її території. Ця інформація включає копії діючих сертифікатів і дозволів на виконання польотів за запропонованими маршрутами разом із змінами та доповненнями або звільненнями.
2. Авіаційна влада будь-якої Договірної Сторони на запит авіаційної влади іншої Договірної Сторони надає необхідні періодичні дані або іншу подібну інформацію щодо обсягу перевезень, що здійснюються на договірних лініях.

СТАТТЯ 18

КОНСУЛЬТАЦІЇ

1. Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій щодо дотримання, тлумачення, застосування або внесення змін і доповнень до цієї Угоди.
2. Відповідно до статей 4, 10, 12 та 16 такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями шляхом переговорів або листування, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання іншою Договірною Стороною письмового запиту, якщо Договірні Сторони не домовились про інше.

СТАТТЯ 19

ВИРІШЕННЯ СПОРІВ

1. У разі виникнення спору між Договірними Сторонами стосовно тлумачення або застосування цієї Угоди Договірні Сторони в першу чергу намагаються вирішити його шляхом переговорів.
2. Якщо Договірні Сторони не досягають вирішення спору шляхом переговорів, вони можуть винести спір на розгляд іншої особи або органу, який виступатиме посередником.
3. Якщо Договірні Сторони не погоджуються на посередництво, або якщо не було досягнуто згоди шляхом переговорів, спір на запит будь-якої Договірної Сторони передається на розгляд арбітражу в складі трьох (3) арбітрів, які призначаються таким чином:

- а. протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання запиту про арбітражне вирішення спору кожна Договірна Сторона призначає одного арбітра. Громадянин третьої держави, який діє як Президент арбітражу, призначається як третій арбітр двома призначеними арбітрами протягом шістдесяти (60) днів з дати призначення другого з них;
 - б. якщо протягом обмеженого періоду часу, зазначеного вище, будь-яке з призначень не відбулося протягом вищезазначеного строку, будь-яка Договірна Сторона може звернутися до Президента Ради ІКАО з проханням здійснити необхідне призначення протягом тридцяти (30) днів. Якщо Президент є громадянином держави однієї з Договірних Сторін, призначення здійснює перший віце-президент, якщо він не усунений з тієї ж самої причини. У такому разі арбітр або арбітри, призначені Президентом або віце-президентом, не повинні бути громадянами або постійно проживати на території держав, що є сторонами цієї Угоди.
4. За винятком передбаченого цією статтею або досягнутих домовленостей між Договірними Сторонами, арбітраж визначає місце проведення слухань і межі своєї юрисдикції відповідно до цієї Угоди. Арбітраж встановлює власну процедуру. Засідання арбітражу для визначення предмету спору, який виноситься на розгляд, відбудеться не пізніше тридцяти (30) днів після того, як арбітраж остаточно сформовано.
5. За винятком погодженого Договірними Сторонами або встановленого арбітражем, кожна Договірна Сторона подає на розгляд меморандум протягом сорока п'яти (45) днів з моменту, як арбітраж остаточно сформовано. Відповіді надаються протягом наступних шістдесяти (60) днів. Арбітраж проводить слухання на запит будь-якої Договірної Сторони або на власний розсуд протягом тридцяти (30) днів після закінчення строку для надання відповідей.
6. Арбітраж намагатиметься винести письмове рішення протягом тридцяти (30) днів після завершення слухань або, якщо слухання не проводились, протягом тридцяти (30) днів з дати надання обох відповідей. Рішення приймається більшістю голосів.
7. Договірні Сторони можуть протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати винесення арбітражного рішення подати на розгляд запити для отримання роз'яснень щодо рішення, і такі роз'яснення мають бути надані протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати такого запиту.

8. Договірні Сторони виконують будь-які умови, тимчасову постанову або остаточне рішення арбітражу.
9. Згідно з остаточним рішенням арбітражу Договірні Сторони сплачують витрати свого арбітра і порівну розподіляють інші витрати арбітражу, включаючи будь-які витрати Президента або віце-президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації, пов'язані з проведенням процедур, зазначених у пункті (3)(b) цієї статті.
10. Якщо будь-яка Договірна Сторона не виконує рішення, зазначене в пункті 8 цієї статті, інша Договірна Сторона може обмежити, тимчасово припинити або скасувати права або привілеї, надані відповідно до цієї Угоди Договірній Стороні, що не виконує рішення.

СТАТТЯ 20

ЗМІНИ ТА ДОПОВНЕННЯ

1. Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Договірних Сторін та оформлюються відповідним документом щодо внесення змін і доповнень, який є невід'ємною частиною Угоди та набирає чинності згідно з пунктом 1 статті 22 цієї Угоди.
2. Будь-які зміни та доповнення до додатка до цієї Угоди узгоджуються безпосередньо між авіаційними властями Договірних Сторін.
3. Якщо обидві Договірні Сторони стануть учасниками міжнародного багатостороннього договору в сфері повітряних перевезень, ця Угода буде відповідно змінена та доповнена.

СТАТТЯ 21

РЕЄСТРАЦІЯ

Ця Угода, а також будь-які зміни та доповнення до неї, крім змін і доповнень до додатка, подаються Договірними Сторонами на реєстрацію до ІКАО.

СТАТТЯ 22

ТЕРМІН ДІЇ ТА НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

1. Ця Угода укладається на невизначений термін і набирає чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Договірних Сторін про завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.
2. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час дипломатичними каналами письмово повідомити іншу Договірну Сторону про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до ІКАО. У такому випадку ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців з дати отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення не відкликано до закінчення цього періоду.
3. Якщо відсутнє підтвердження про отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається отриманим через чотирнадцять (14) днів після його отримання ІКАО.

На посвідчення чого ті, що підписалися нижче, належним чином уповноважені своїми Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м. Абу-Дабі 26 листопада 2012 року, в двох примірниках, кожний українською, арабською та англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення положень цієї Угоди, переважну силу матиме текст англійською мовою.

**ЗА КАБІНЕТ МІНІСТРІВ
УКРАЇНИ**



**ЗА УРЯД ОБ'ЄДНАНИХ
АРАБСЬКИХ ЕМІРАТІВ**



ДОДАТОК

ДО УГОДИ МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ І УРЯДОМ ОБ'ЄДНАНИХ АРАБСЬКИХ ЕМІРАТІВ ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

РОЗДІЛ І. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Пункти на території України	Проміжні пункти	Пункти на території ОАЕ	Пункти за межами
будь-які пункти в Україні	будь-які пункти	будь-які пункти в ОАЕ	будь-які пункти

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами ОАЕ:

Пункти на території ОАЕ	Проміжні пункти	Пункти на території України	Пункти за межами
будь-які пункти в ОАЕ	будь-які пункти	будь-які пункти в Україні	будь-які пункти

РОЗДІЛ ІІ. Примітки

1. Призначені авіапідприємства обох Договірних Сторін на будь-якому або на всіх рейсах, на свій вибір, можуть здійснювати перевезення в одному або обох напрямках; обслуговувати проміжні та пункти за межами на маршрутах у будь-якій комбінації та будь-якому порядку; опускати будь-який або всі проміжні пункти або пункт(и) за межами; закінчувати свої перевезення на території іншої Договірної Сторони та (або) в будь-якому пункті за межами цієї території; обслуговувати пункти в межах території кожної Договірної Сторони в будь-якій комбінації; переносити завантаження з будь-якого повітряного судна, яке ними використовується, на будь-яке інше повітряне судно в будь-якому пункті або пунктах на маршруті; поєднувати різні номери рейсів в рамках експлуатації одного повітряного судна; та використовувати власне або орендоване повітряне судно. Ніщо в цій примітці 1 не надає призначеним авіапідприємствам будь-якої Договірної Сторони прав п'ятої свободи повітря, за виключенням тих випадків, коли ці права можуть бути надані згідно з приміткою 2, наведеною нижче, або прав каботажу.

2. Використання прав п'ятої свободи повітря під час здійснення будь-якого виду перевезень (пасажирів та вантажу, окремо або комбіновано) призначеними авіапідприємствами кожної Договірної Сторони на проміжних пунктах і пунктах за межами підлягає затвердженню авіаційними властями обох Договірних Сторін, які люб'язно та доброзичливо розглянуть можливість надання таких прав.