

УГОДА
МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ТА УРЯДОМ РЕСПУБЛІКИ КІПР
ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Кабінет Міністрів України та Уряд Республіки Кіпр (далі в цій Угоді – «Договірні Сторони»), будучи учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в Чикаго 7-го грудня 1944 року,

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення повітряних сполучень між територіями України і Республіки Кіпр та за їхніми межами,

домовились про таке:

СТАТТЯ 1
ВИЗНАЧЕННЯ

Для цілей цієї Угоди і додатків до неї наведені нижче терміни мають наступні значення:

- (а) «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, та містить:
 - (і) будь-яку поправку до Конвенції, яка була ратифікована обома Договірними Сторонами; та
 - (іі) будь-який Додаток або будь-яку поправку до нього, прийнятий згідно зі Статтею 90 цієї Конвенції в тій мірі, в якій цей Додаток або поправка в будь-який визначений час набрала чинності для обох Договірних Сторін;
- (б) «авіаційні власті» означає щодо України Державну авіаційну службу, а щодо Республіки Кіпр - Міністра зв'язку та робіт, або в обох випадках - будь-яку особу чи орган, які уповноважені здійснювати будь-які функції, що в цей час виконуються згаданими властями;
- (в) «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке було призначено та отримало дозвіл на виконання польотів відповідно до статті 4 цієї Угоди;
- (г) «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення» та «зупинка з некомерційними цілями» при застосовуванні цієї Угоди мають значення відповідно до Статті 96 Конвенції;
- (д) «територія» означає територію держави будь-якої Договірної Сторони та має значення відповідно до Статті 2 Конвенції;
- (е) «Угода» включає додатки до неї та будь-які зміни та доповнення до них або цієї Угоди;

- (g) «збори з користувачів» означає збори, що стягуються з авіапідприємств компетентними органами держав Договірних Сторін або дозволені цими органами до стягнення за користування аеропортовим майном або аеропортовими засобами, або аеронавігаційними засобами, або засобами, необхідними для забезпечення авіаційної безпеки, або за користування послугами, включаючи користування подібними послугами та засобами для обслуговування повітряних суден, їхніх екіпажів, пасажирів і вантажу;
- (h) «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий авіапідприємству авіаційними властями на підтвердження того, що це авіапідприємство має відповідну компетенцію і структуру здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;
- (i) «держава-член Європейського Союзу» означає державу, яка є стороною Договору про заснування Європейського Союзу;
- (j) «Договори ЄС» означає Договір про Європейський Союз і Договір про функціонування Європейського Союзу;
- (k) «тарифи» означає ціни, що встановлюються призначеними авіапідприємствами за перевезення пасажирів, багажу або вантажу, а також умови, згідно з якими ці ціни застосовуються, але за винятком винагороди та умов стосовно перевезення пошти;
- (l) «стандарт» означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, а також до іншого, про що йдеться у Статті 37 Конвенції, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації, та яких будуть дотримуватись Договірні Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання таких вимог в обов'язковому порядку до Міжнародної організації цивільної авіації направляється повідомлення згідно зі Статтею 38 Конвенції;
- (m) «фактичний нормативний контроль»
- щодо України означає наступне, але не обмежується цим: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень, видану компетентними органами, і відповідає критеріям, які встановлені компетентними органами щодо здійснення міжнародних повітряних сполучень, а саме тим, що стосуються доказу фінансової спроможності, здатності, у разі необхідності, задовольняти вимоги, пов'язані із захистом суспільних інтересів, дотриманням обов'язків стосовно гарантії обслуговування тощо, а Україна має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки відповідно до стандартів, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації;

- щодо Республіки Кіпр означає наступне, але не обмежується цим: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень, видану компетентними органами, і відповідає критеріям, які встановлені компетентними органами щодо здійснення міжнародних повітряних сполучень, а саме тим, що стосуються доказу фінансової спроможності, здатності, у разі необхідності, задовольняти вимоги, пов'язані із захистом суспільних інтересів, дотриманням обов'язків стосовно гарантії обслуговування тощо, а держава-член Європейського Союзу, яка видає ліцензію, має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки відповідно до стандартів, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації;

СТАТТЯ 2

ЗАСТОСУВАННЯ КОНВЕНЦІЇ

Положення цієї Угоди повинні відповідати положенням Конвенції в тій мірі, в якій ці положення застосовуються до міжнародних повітряних сполучень.

СТАТТЯ 3

НАДАННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, визначені в цій Угоді, з метою встановлення регулярних, міжнародних повітряних сполучень за маршрутами, визначеними в Додатку 1 до цієї Угоди. Такі сполучення і маршрути надалі іменуються відповідно «договірні лінії» та «встановлені маршрути».

Авіапідприємства, призначені кожною Договірною Стороною, під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом, користується наступними правами:

- (a) здійснювати проліт території іншої Договірної Сторони без посадки;
 - (b) здійснювати зупинки на згаданій території з некомерційними цілями; та
 - (c) здійснювати зупинки на згаданій території в пунктах, встановлених для цього маршруту в Додатку 1 до цієї Угоди, з метою прийняття на борт та зняття з нього міжнародного завантаження, що перевозиться - пасажирів, вантажу та пошти.
2. Зазначене в пункті 1 цієї статті не розглядається як надання права авіапідприємству однієї Договірної Сторони брати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів, вантаж або пошту, які перевозяться за винагороду або на умовах оренди та призначені для перевезення до іншого пункту на території цієї іншої Договірної Сторони.
 3. Право здійснювати перевезення з використанням прав п'ятої свободи повітря

між будь-якими проміжними пунктами або пунктами за межами території іншої Договірної Сторони, підлягає розгляду на умовах, визначених у Додатку 1 до цієї Угоди.

СТАТТЯ 4

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛУ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона має право призначити одне або більше авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній за кожним із встановлених маршрутів і відкликати або змінити такі призначення. Такі призначення в письмовій формі передаються іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами.
2. Після отримання повідомлення про таке призначення та заявки, поданої призначеним авіапідприємством за формою та у порядку, встановленому для видачі дозволів на експлуатацію договірних ліній і дозволів на виконання польотів, інша Договірна Сторона надає з мінімальною процедурною затримкою відповідні дозволи за умови, що:

(а) призначене Україною авіапідприємство:

- (i) засновано та зареєстровано як юридична особа на території України та має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до її чинного національного законодавства;
- (ii) Україна здійснює та підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством; та
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить Україні та (або) громадянам України та забезпечується фактичний контроль;

(б) призначене Республікою Кіпр авіапідприємство:

- (i) засновано на території Республіки Кіпр відповідно до Договорів ЄС та має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається згідно з нормами права Європейського Союзу;
- (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується державою-членом Європейського Союзу, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а в призначенні вказані відповідні авіаційні власті; та
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить і фактично контролюється державами-членами Європейського Союзу та (або) громадянами держав-членів Європейського Союзу, та (або) іншими державами, які зазначені в додатку 2 до цієї Угоди, та (або)

громадянами таких інших держав;

3. Авіаційні власті однієї Договірної Сторони можуть вимагати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені чинним законодавством держави цієї Договірної Сторони, які звичайно та обґрунтовано застосовуються цими властями під час здійснення міжнародних повітряних сполучень відповідно до положень Конвенції.
4. Якщо авіапідприємство належним чином призначено та отримало дозвіл на виконання польотів, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови, що воно дотримується положень цієї Угоди.

СТАТТЯ 5

ВІДМОВА У ВИДАЧІ, СКАСУВАННЯ АБО ПРИЗУПИНЕННЯ ДІЇ ДОЗВОЛІВ НА ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

1. Будь-яка Договірна Сторона може відмовити у видачі, скасувати, призупинити або обмежити дію дозволу на виконання польотів або дозволу на експлуатацію договірних ліній авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною у випадку, якщо:

(а) призначене Україною авіапідприємство:

- (i) не засновано або не зареєстровано як юридична особа на території України або не отримало чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до її чинного національного законодавства;
- (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 або не забезпечується фактичний контроль;

(б) призначене Республікою Кіпр авіапідприємство:

- (i) не засновано на території Республіки Кіпр відповідно до Договорів ЄС або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, яка видається згідно з нормами права Європейського Союзу;
- (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством не здійснюється або не підтримується державою-членом Європейського Союзу, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, або в призначенні не вказані відповідні авіаційні власті; або
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить або фактично не контролюється державами-членами Європейського Союзу та (або) громадянами держав-членів

- Європейського Союзу, та (або) іншими державами, які зазначені в додатку 2 до цієї Угоди, та (або) громадянами таких інших держав;
- (с) призначене авіапідприємство не дотримується чинного законодавства, яке звичайно та обґрунтовано застосовується Договірною Стороною, яка надає права, зазначені в статті 3 цієї Угоди;
- (d) призначене авіапідприємство не здійснює перевезення відповідно до умов, передбачених цією Угодою; або
- (е) інша Договірна Сторона не здатна вжити заходів відповідно до статей 13 та 14 цієї Угоди.
2. Якщо негайне скасування, призупинення дії дозволу або встановлення умов, зазначених у пункті (1) цієї статті, не є необхідним для запобігання подальшим порушенням чинного законодавства, то таке право використовується тільки після консультацій з іншою Договірною Стороною відповідно до статті 17 цієї Угоди.
3. Ця стаття не обмежує прав іншої Договірної Сторони відповідно до положень статті 14 цієї Угоди щодо відмови у видачі, скасування, обмеження дії або встановлення умов щодо дозволів на виконання польотів або дозволів на експлуатацію договірних ліній призначеного авіапідприємства або авіапідприємств цієї іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 6

ЧЕСНА КОНКУРЕНЦІЯ

1. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.
2. Під час експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони враховують інтереси призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які здійснюються ними за цими маршрутами або на їх частині.
3. Першочерговою метою експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами повинно бути надання такої ємності, яка відповідала б прогнозованим потребам у перевезеннях пасажирів, вантажу і пошти, які прибувають чи відправляються з території Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство. Ємність, яка надається для перевезення пасажирів і вантажу, включаючи пошту, що прийняті на борт або вивантажені в пунктах на встановлених маршрутах, що не знаходяться на території Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство, встановлюється відповідно до наступних загальних принципів:
- (а) потреб у перевезеннях на територію Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, та з неї;

- (b) потреб у перевезеннях у регіоні, через який проходять договірні лінії, враховуючи місцеві та регіональні повітряні перевезення;
- (c) вимог щодо економічної доцільності здійснення прямого сполучення.

СТАТТЯ 7

РОЗКЛАД РУХУ. СТАТИСТИСТИЧНІ ДАННІ

1. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони не пізніше ніж за сорок п'ять (45) днів до дати початку здійснення перевезень за встановленими маршрутами надсилають на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклад рейсів та типи повітряних суден, які будуть використовуватися.
2. Авіаційні власті кожної з Договірних Сторін надають авіаційним властям іншої Договірної Сторони на їхній запит такі періодичні, статистичні дані призначених авіапідприємств, які є обґрунтовано необхідними для перегляду ємності, що надається призначеним авіапідприємством кожної Договірної Сторони за встановленими маршрутами. Такі дані повинні містити інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, пунктів відправлення та призначення таких перевезень.

СТАТТЯ 8

ВИЗНАННЯ ПОСВІДЧЕНЬ ТА СВІДОЦТВ

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними відповідно до чинного законодавства держави однієї Договірної Сторони, включаючи, стосовно Республіки Кіпр, норми права та правила Європейського Союзу, та строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Договірною Стороною з метою експлуатації договірних ліній, за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва були видані чи визнані дійсними, відповідають мінімальним стандартам, установленим згідно з Конвенцією, або перевищують їх.
2. Проте, кожна Договірна Сторона залишає за собою право відмовити у визнанні дійсними посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв для цілей виконання польотів над її територією, виданих громадянам її держави іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 9

МИТА, ПОДАТКИ ТА ЗБОРИ

1. Повітряні судна, що експлуатуються призначеним авіапідприємством будь-якої Договірної Сторони під час здійснення міжнародних повітряних сполучень, а також їхнє комплектне бортове обладнання, паливо, мастильні матеріали та бортові запаси, включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби, що знаходяться на борту таких повітряних суден, а також друковані бланки авіаквитків, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знаку авіапідприємства та звичайні рекламні матеріали, що розповсюджуються цим призначеним

авіапідприємством безкоштовно, на основі взаємності звільняються після прибуття на територію іншої Договірної Сторони від мит, зборів за огляд та інших зборів або податків, за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна доти, доки вони не будуть вивезені в зворотному напрямку.

2. Від подібних мит і податків, окрім зборів за надане обслуговування, також звільняються:

- (a) бортові запаси, прийняті на борт на території однієї Договірної Сторони, в межах, установлених органами цієї Договірної Сторони, та призначені для використання на борту повітряного судна іншої Договірної Сторони, що здійснює міжнародні повітряні сполучення;
- (b) запасні частини, які ввезені на територію однієї Договірної Сторони для технічного обслуговування або ремонту повітряного судна, що використовується призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони під час здійснення міжнародних повітряних сполучень;
- (c) паливо та мастильні матеріали, призначені для заправки повітряного судна, що експлуатується призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони під час здійснення міжнародних повітряних сполучень, навіть якщо ці запаси призначені для використання на частині маршруту, що проходить територією Договірної Сторони, де вони були прийняті на борт.

До матеріалів, зазначених у підпунктах (a), (b) та (c) цього пункту, може бути висунута вимога щодо їхнього розміщення під митним наглядом або контролем.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, що знаходяться на борту повітряних суден призначених авіапідприємств будь-якої Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних органів держави цієї Договірної Сторони. У такому випадку вони можуть бути розміщені під наглядом зазначених органів доти, доки не будуть вивезені в зворотному напрямку або використані іншим чином відповідно до чинного митного законодавства держави цієї Договірної Сторони.

4. Багаж і вантаж прямого транзиту звільняються від мит та інших подібних податків.

СТАТТЯ 10

ОПОДАТКУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ПАЛИВА

Ніщо в цій Угоді не перешкоджає будь-якій Договірній Стороні встановлювати на недискримінаційній основі податки, збори, мита або митні збори на паливо, що постачається на її територію для використання повітряним судном

- призначеного авіапідприємства України, що прямує з одного пункту на території Республіки Кіпр до іншого пункту на території Республіки Кіпр або на території іншої держави-члена Європейського Союзу; та
- призначеного авіапідприємства Республіки Кіпр, що здійснює перевезення між одним пунктом на території України та іншим пунктом на території України.

СТАТТЯ 11

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА

1. До повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони застосовується чинне законодавство держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію та відправлення з неї повітряних суден, що здійснюють міжнародні повітряні сполучення, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден під час перебування на її території.
2. Чинне законодавство держави однієї Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування в межах її території та відправлення з неї пасажирів, екіпажу та вантажу, включаючи пошту, у частині, що стосується здійснення імміграційного, митного, валютного, санітарного контролю та карантину, застосовується до пасажирів, екіпажу, вантажу та пошти, що перевозиться повітряними суднами призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, під час їхнього перебування в межах цієї території.
3. Жодна Договірна Сторона, застосовуючи передбачене цією статтею законодавство своєї держави, не надає переваги своєму або будь-якому іншому авіапідприємству по відношенню до призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, що здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення.
4. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію однієї Договірної Сторони та не залишають відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише спрощеному контролю, за винятком заходів щодо безпеки цивільної авіації та контролю за обігом наркотичних речовин, запобігання нелегальному в'їзду або за інших надзвичайних обставин.

СТАТТЯ 12

ТАРИФИ

1. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіапідприємствами на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи собівартість експлуатації, помірний прибуток і особливості перевезень. Авіаційні власті Договірних Сторін вважатимуть неприйнятними тарифи, які є необґрунтовано дискримінаційними, надмірно високими або обмежувачими через

зловживання домінуючим становищем або штучно заниженими через пряму або непряму субсидію або підтримку.

2. Авіаційні власті кожної Договірної Сторони можуть вимагати від призначеного авіапідприємства повідомлення про встановлення та опублікування тарифів на пасажирські повітряні перевезення, які здійснюються ним між пунктами в Республіці Кіпр і пунктами в Україні відповідно до цієї Угоди. Це не стосується тарифів на вантажні перевезення або тарифів, які встановлюються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами іншої Договірної Сторони на перевезення між пунктами на території першої Договірної Сторони та третьою державою.
3. Втручання авіаційних властей Договірної Сторони обмежується:
 - (а) запобіганням встановленню надмірно низьких або дискримінаційних тарифів або практик;
 - (б) захистом споживачів від необґрунтовано високих або необґрунтовано обмежувачих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку або змовою авіапідприємств; або
 - (с) захистом авіапідприємств від встановлення тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму урядову субсидію чи підтримку.
4. Якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони вважають, що поданий тариф є несумісним з положеннями цієї статті, вони надсилають відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству. Авіаційні власті, які надсилають таке повідомлення, можуть направити запит про проведення консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони із зазначенням причин їхнього незадоволення. Такі консультації проводяться не пізніше чотирнадцяти (14) днів з моменту отримання такого запиту. Авіаційні власті цієї Договірної Сторони можуть скористатися правами, зазначеними в статті 5 цієї Угоди.
5. Незважаючи на положення цієї статті, тарифи на перевезення повністю в межах Європейського Союзу встановлюються призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін відповідно до норм права Європейського Союзу.

СТАТТЯ 13

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити запит про проведення консультацій щодо стандартів з авіаційної безпеки в будь-якій сфері, що стосується екіпажів, повітряних суден або їхньої експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати одержання такого запиту.
2. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями з міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують взаємне зобов'язання стосовно захисту цивільної

авіації від актів незаконного втручання, що становить невід'ємну частину цієї Угоди. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони будуть, зокрема, діяти відповідно до положень 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 відповідно до положень будь-якого іншого договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть обидві держави Договірних Сторін.

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 безпеки таких повітряних суден, їхніх пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.
4. Договірні Сторони в своїх відносинах діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій такі положення з безпеки застосовуються до Договірних Сторін. Кожна Договірна Сторона вимагатиме від авіапідприємств, призначених нею для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, та від експлуатантів аеропортів, розташованих на її території, щоб вони діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.
5. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від призначеного нею авіапідприємства вимагається дотримання зазначених у пункті 4 цієї статті положень з авіаційної безпеки, які передбачені іншою Договірною Стороною щодо прибуття на територію цієї іншої Договірної Сторони. При відправленні з території Республіки Кіпр або під час перебування в межах її території призначені авіапідприємства повинні дотримуватися норм права Європейського Союзу у частині, що стосується авіаційної безпеки. При відправленні з території України або під час перебування в межах її території призначені авіапідприємства повинні дотримуватися чинного законодавства цієї країни. Кожна Договірна Сторона забезпечує на своїй території вжиття необхідних заходів з безпеки для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийому на борт або завантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття спеціальних обґрунтованих заходів з безпеки у відповідь на загрозу.

6. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних із незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, їхніх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надаватимуть одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій, як того вимагають обставини.
7. Якщо одна Договірна Сторона має серйозні підстави вважати, що інша Договірна Сторона не дотримується положень цієї статті, авіаційні власті першої Договірної Сторони можуть направити запит про проведення негайних консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони. Немоżliвість досягти взаєморозуміння протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати отримання запиту становитиме підстави для застосування пункту 1 статті 5 цієї Угоди. За необхідності, якщо цього вимагають надзвичайні обставини, будь-яка Договірна Сторона може вжити тимчасових заходів відповідно до пункту 1 статті 5 цієї Угоди до закінчення п'ятнадцятиденного (15) терміну. Будь-які дії, вжиті відповідно до цього пункту, припиняються як тільки інша Договірна Сторона почне дотримуватися положень цієї статті з авіаційної безпеки.

СТАТТЯ 14

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

1. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити запит про проведення консультацій з іншою Договірною Стороною стосовно стандартів з безпеки польотів, щодо екіпажів, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання запиту.
2. Якщо після проведення 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 повідомить іншу Договірну Сторону 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 усунути недоліки протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом більш тривалого погодженого періоду, то це буде підставою для застосування статті 5 цієї Угоди.
3. Відповідно до Статті 16 Конвенції Договірні Сторони погоджуються з тим, що повітряні судна, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами однієї Договірної Сторони або від їхнього імені під час здійснення перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, при перебуванні на території іншої Договірної Сторони можуть бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду на борту та навколо повітряного судна з метою

перевірки дійсності бортових документів і свідоцтв членів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання (далі в цій статті – «інспекція на пероні») за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в експлуатації такого повітряного судна. Не зважаючи на зобов'язання, зазначені в Статті 33 Конвенції, метою цього огляду є перевірка дійсності відповідних бортових документів, свідоцтв членів його екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання на відповідність стандартам з безпеки польотів, встановленим на той час згідно з Конвенцією.

4. Якщо під час проведення інспекції на пероні або серії інспекцій на пероні виникають:

(а) серйозні підстави вважати, що повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, встановленим на той час згідно Конвенції; або

(б) серйозні підстави вважати, що відсутні ефективне впровадження і дотримання стандартів з безпеки польотів, встановлених на той час згідно з Конвенцією,

то Договірна 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 або свідоцтва щодо 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 або авіапідприємств однієї Договірної Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні повітряного судна, яке експлуатується цим авіапідприємством або від його імені, інша Договірна Сторона може припустити, що існує одна із серйозних підстав, про які йдеться в пункті 4 цієї статті, та дійти висновку, зазначеного в цьому пункті.

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

7. Будь-які дії однієї Договірної Сторони по відношенню до призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони відповідно до пунктів 2 або 6 цієї статті припиняються, як тільки підставу для вжиття таких заходів усунуто.

8. Посилаючись на пункт 2 цієї статті, у випадку, якщо встановлено, що одна Договірна Сторона продовжує не дотримуватися відповідних стандартів з безпеки польотів після закінчення погодженого періоду, Генеральному

секретарю Міжнародної організації цивільної авіації має бути направлено повідомлення про це та про заходи, вжиті першою Договірною Стороною з метою дотримання стандартів Міжнародної організації цивільної авіації.

9. У випадку, якщо Республіка Кіпр призначила авіапідприємство, нормативний контроль над яким здійснюється та підтримується іншою державою-членом Європейського Союзу, то права України відповідно до цієї статті однаково застосовуються щодо прийняття, дотримання або впровадження стандартів з безпеки польотів цією іншою державою-членом Європейського Союзу та щодо дозволу на виконання польотів цього авіапідприємства.

СТАТТЯ 15

ПРЕДСТАВНИЦТВА АВІАПІДПРИЄМСТВ ТА ПЕРЕКАЗ ДОХОДІВ

1. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони мають право утримувати свої представництва на території іншої Договірної Сторони.
2. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони можуть відповідно до чинного законодавства держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття, перебування та працевлаштування, направляти та утримувати на території іншої Договірної Сторони адміністративний, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень, а також персонал з продажу квитків на повітряні перевезення.
3. У разі призначення генерального агента або генерального агента з продажу квитків на повітряні перевезення, його призначення здійснюватиметься згідно з відповідним чинним законодавством держави кожної Договірної Сторони, що застосовується.
4. Кожне призначене авіапідприємство має право продавати на території іншої Договірної Сторони квитки на повітряні перевезення безпосередньо або через своїх агентів в національній або у вільноконвертованій валюті відповідно до чинного законодавства в сфері валютного регулювання держави іншої Договірної Сторони, а будь-яка особа – їх купувати.
5. Кожна Договірна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право вільного переказу за офіційним курсом обміну доходів, отриманих призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони на її території від реалізації послуг з перевезень пасажирів, багажу, пошти та вантажу, сума яких перевищує видатки. Якщо порядок платежів між Договірними Сторонами регулюється відповідним міжнародним договором, то застосовуються положення цього договору.

СТАТТЯ 16

ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧІВ

Розмір зборів, що стягуються будь-якою Договірною Стороною з призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони за користування аеропортами та іншими авіаційними засобами, не повинен перевищувати розміру зборів, що стягуються з її державних повітряних суден, які здійснюють міжнародні повітряні сполучення.

СТАТТЯ 17

КОНСУЛЬТАЦІЇ

В дусі тісного співробітництва авіаційні власті Договірних Сторін час від часу проводять між собою консультації на предмет впровадження та задовільного дотримання положень цієї Угоди і додатків до неї.

СТАТТЯ 18

ВНЕСЕННЯ ЗМІН І ДОПОВНЕНЬ

1. Якщо одна з Договірних Сторін вважає за необхідне внести зміни та доповнення до будь-яких положень цієї Угоди, вона може направити запит про проведення консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями шляхом переговорів або листування, розпочнуться не пізніше шістдесяти (60) днів з дати отримання іншою Договірною Стороною запиту, якщо Договірні Сторони не домовляться про інше.
2. Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться в письмовій формі та оформлюються відповідним протоколом, який є невід'ємною частиною цієї Угоди. Такий Протокол набирає чинності відповідно до статті 22 цієї Угоди.
3. Зміни та доповнення до додатків до цієї Угоди погоджуються безпосередньо авіаційними властями Договірних Сторін і набирають чинності відповідно до статті 22 цієї Угоди.
4. Зміни та доповнення до цієї Угоди та додатків до неї вносяться з метою приведення у відповідність до будь-якої багатосторонньої Конвенції, яка набере чинності для обох Договірних Сторін.

СТАТТЯ 19

ВИРІШЕННЯ СПОРІВ

1. Якщо між Договірними Сторонами виникає будь-який спір стосовно тлумачення чи застосування цієї Угоди, Договірні Сторони, в першу чергу, намагатимуться вирішити його шляхом переговорів.
2. Якщо Договірні Сторони не можуть вирішити спір шляхом переговорів, вони можуть погодитися передати спір на вирішення будь-якій особі чи органу; або на прохання будь-якої Договірної Сторони спір може бути переданий на

розгляд арбітражного суду в складі трьох арбітрів, по одному з яких призначає кожна Договірна Сторона, а третього призначають ці два призначені арбітри. Кожна Договірна Сторона призначає арбітра протягом шістдесяти (60) днів з дати отримання дипломатичними каналами іншою Договірною Стороною повідомлення про арбітражне вирішення спору, а третій арбітр повинен бути призначений протягом наступних шістдесяти (60) днів. Якщо будь-яка з Договірних Сторін не призначає арбітра у визначений термін, або якщо третього арбітра не призначено протягом визначеного періоду, Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації може на прохання будь-якої Договірної Сторони призначити арбітра чи арбітрів, як того вимагає справа. У такому випадку третій арбітр має бути громадянином третьої держави, і діятиме як Президент арбітражу.

3. Договірні Сторони будуть дотримуватися будь-якого рішення, прийнятого відповідно до пункту 2 цієї статті.
4. Витрати арбітражного суду рівно розподіляються між Договірними Сторонами.

СТАТТЯ 20

РЕЄСТРАЦІЯ В МІЖНАРОДНІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Ця Угода і будь-які зміни та доповнення до неї направляються кожною Договірною Стороною до Міжнародної організації цивільної авіації для реєстрації.

СТАТТЯ 21

ДОДАТКИ

Додатки до цієї Угоди є невід'ємною її частиною.

СТАТТЯ 22

НАБРАННЯ ЧИННОСТІ ТА ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

1. Ця Угода набирає чинності через тридцять (30) днів з дати одержання дипломатичними каналами письмового повідомлення про завершення виконання Договірними Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності, та залишається чинною протягом невизначеного періоду, якщо Договірні Сторони не вирішать іншим чином.
2. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час повідомити іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди; таке повідомлення одночасно надсилається до Міжнародної організації цивільної авіації. У такому випадку ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців з дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про припинення дії не відкликано за згодою до закінчення цього періоду. Якщо відсутнє підтвердження про одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається одержаним через

чотирнадцять (14) днів після його одержання Міжнародною організацією цивільної авіації.

3. З дати набрання чинності цією Угодою Угода між Урядом України та Урядом Республіки Кіпр про повітряне сполучення, підписана в Києві 21 лютого 2000 року, втрачає чинність.

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

Вчинено в м. Нікосія 8 листопада 2012 року в двох примірниках, кожний українською, грецькою і англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення, текст англійською мовою матиме переважну силу.

За Кабінет Міністрів України



За Уряд Республіки Кіпр



ДОДАТОК 1

Регулярні повітряні перевезення

Розділ І. Таблиця маршрутів

А. Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Пункти на території України	Проміжні пункти	Пункти на території Республіки Кіпр	Пункти за межами
Будь-які пункти	Будь-які пункти	Ларнака та (або) Пафос	Будь-які пункти

Примітка: Комерційне завантаження не може бути прийняте на борт повітряного судна в проміжному пункті з метою його вивантаження на території Республіки Кіпр або не може бути прийняте на борт повітряного судна на території Республіки Кіпр з метою його вивантаження в пункті за межами та в зворотному напрямку, за винятком, коли час від часу це може бути спільно визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

В. Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Республіки Кіпр:

Пункти на території Республіки Кіпр	Проміжні пункти	Пункти призначення	Пункти за межами
Ларнака та (або) Пафос	Будь-які пункти	Київ, Одеса, Донецьк, Харків, Львів, Дніпропетровськ, Сімферополь	Будь-які пункти

Примітка: Комерційне завантаження не може бути прийняте на борт повітряного судна в проміжному пункті з метою його вивантаження на території України або не може бути прийняте на борт повітряного судна на території України з метою його вивантаження в пункті за межами та в зворотному напрямку, за винятком, коли час від часу це може бути спільно визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

Розділ II. Експлуатаційні умови

1. Частота перевезень:

Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони можуть виконувати таку кількість рейсів на тиждень за кожним маршрутом, зазначеним у Розділі I, яка погоджена між авіаційними властями Договірних Сторін.

2. Проміжні пункти та (або) пункти за межами:

Будь-який проміжний пункт і (або) пункт за межами може використовуватися призначеним авіапідприємством кожної Договірної Сторони в будь-якій комбінації та в будь-якому порядку (що може включати використання проміжних пунктів як пунктів за межами та пунктів за межами як проміжних пунктів).

Будь-які пункти на маршрутах, встановлених в Розділі I цього додатку, можуть на вибір призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони опускатися на будь-якому або на всіх рейсах за умови, що польоти розпочинаються на території Договірної Сторони, що призначає авіапідприємство.

Призначене авіапідприємство будь-якої Договірної Сторони має право закінчувати свої перевезення на території іншої Договірної Сторони.

3. Права п'ятої свободи повітря:

Можливе використання прав п'ятої свободи повітря погоджується між авіаційними властями Договірних Сторін.

4. Спільне використання кодів:

Здійснюючи повітряні перевезення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укласти угоду про спільне використання кодів та (або) про надання блоку крісел з:

- (a) авіапідприємством або авіапідприємствами тієї ж самої Договірної Сторони;
- (b) авіапідприємством або авіапідприємствами іншої Договірної Сторони;
- (c) авіапідприємством або авіапідприємствами третьої сторони. Якщо така третя сторона не надає право або не дозволяє укладати подібні домовленості між авіапідприємствами іншої Договірної Сторони та іншими авіапідприємствами під час здійснення перевезень до, з або через територію такої третьої держави, авіаційні власті відповідної Договірної Сторони мають право не приймати такі домовленості.

Проте, вищезазначені положення щодо спільного використання кодів з третьою стороною мають відповідати умовам, за яких всі авіапідприємства:

- (a) отримали затвердження від авіаційних властей Договірних Сторін та відповідають вимогам, що застосовуються ними до таких домовленостей;
- (b) мають зазначені права на перевезення та відповідають вимогам цієї Угоди;
- (c) надають покупцям відповідну інформацію щодо таких домовленостей про спільне використання кодів та (або) про надання блоку крісел.

5. Заміна повітряного судна:

Здійснюючи перевезення на договірних лініях, призначеним авіапідприємствам кожної Договірної Сторони може бути дозволено замінити повітряне судно в пунктах на встановлених маршрутах, використовуючи ті ж самі чи інші номери рейсів на відповідних секторах.

ДОДАТОК 2

Перелік інших держав, на які йдеться посилання в Статті 4 та в Статті 5 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 Союзом і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт).