

**УГОДА  
МІЖ КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ  
ТА УРЯДОМ РЕСПУБЛІКИ ПОЛЬЩА  
ПРО ПОВІТРЯНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Кабінет Міністрів України та Уряд Республіки Польща, далі – Договірні Сторони;

будучи учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в Чикаго 7 грудня 1944 року;

бажаючи розвивати співробітництво у сфері повітряного транспорту та зробити внесок у розвиток міжнародної цивільної авіації; та

бажаючи укласти Угоду про повітряне перевезення з метою встановлення повітряних сполучень між Україною та Республікою Польща та за межами їхніх територій;

беручи до уваги Угоду між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення, вчинену в Києві 1 грудня 2005 року;

домовились про таке:

**Стаття 1  
ВИКОРИСТАННЯ ТЕРМІНІВ**

Для цілей цієї Угоди:

- (а) «авіаційні власті» означає стосовно України – Державну авіаційну службу, а стосовно Республіки Польща – Президента Бюро цивільної авіації, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, які уповноважені здійснювати функції, що виконують зазначені власті;
- (б) «договірна лінія» означає регулярне повітряне сполучення за маршрутом, установленим у додатку I до цієї Угоди, що здійснюються з метою перевезення пасажирів, вантажу і пошти,

окремо чи комбіновано;

(с) «Угода» означає цю Угоду, додатки до неї та будь-які зміни до додатків або Угоди;

(d) «сертифікат експлуатанта»:

- стосовно України означає документ, виданий авіа підприємству авіаційними властями на підтвердження того, що це авіа підприємство має відповідну структуру і компетенцію здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;
- стосовно Республіки Польща означає документ, виданий компетентними органами підприємству або групі підприємств на підтвердження того, що це авіа підприємство має відповідну структуру і компетенцію здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;

(е) «ємність» означає:

- щодо повітряного судна – пасажиромісткість і (або) вантажомісткість цього повітряного судна на маршруті або його частині;
- щодо встановленого маршруту – ємність повітряного судна, що здійснює перевезення за цим маршрутом, помножену на частоту рейсів, виконаних цим повітряним судном протягом певного періоду часу за цим маршрутом або на його частині;

(f) «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, та будь-який Додаток, прийнятий згідно зі статтею 90 цієї Конвенції, та будь-яку поправку до Додатків або Конвенції згідно зі статтями 90 та 94 цієї Конвенції за умови, що ці Додатки та поправки чинні для обох Договірних Сторін;

(g) «призначене авіа підприємство» означає авіа підприємство, яке призначено та отримало дозвіл відповідно до статті 3 цієї Угоди;

(h) «фактичний нормативний контроль»:



- щодо України означає відносини, що виникають на підставі прав і обов'язків, які надають можливість значною мірою впливати на авіапідприємство за допомогою відповідних нормативних актів;
  - щодо Республіки Польща означає наступне, але не обмежується цим: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень, видану компетентними органами, та відповідає критеріям, установленим компетентними органами щодо здійснення міжнародного повітряного сполучення, які 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 Союзу, яка видає ліцензію, має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів і з авіаційної безпеки відповідно до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації;
- (i) «заснування авіапідприємства Союзу на території Республіки Польща» передбачає ефективну та фактичну діяльність, пов'язану з авіаційними перевезеннями згідно з існуючими домовленостями. Юридична форма такого підприємства, незалежно від того, чи є воно філіалом або дочірнім підприємством з притаманною їм правосуб'єктністю, не є визначальним фактором;
- (j) «держава-член Європейського Союзу» означає державу, яка є договірною стороною Договору про заснування Європейського Союзу;
- (k) «ліцензія на здійснення перевезень»:
- щодо України означає дозвіл, виданий авіапідприємству авіаційними властями, для здійснення ним повітряних перевезень пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу, як зазначено в ліцензії;
  - щодо Республіки Польща означає дозвіл, виданий державою-членом Європейського Союзу, відповідального за його видачу, відповідно до якого підприємство має право здійснювати повітряні перевезення пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу, як зазначено в ліцензії, за винагороду та (або) на умовах оренди;
- (l) «встановлений маршрут» означає будь-який маршрут,

установлений у додатку I до цієї Угоди;

- (m) «стандарт» означає будь-яку вимогу до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил і до іншого, про що йдеться в статті 37 Конвенції, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та якої дотримуватимуться Договірні Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту до Міжнародної організації цивільної авіації в обов'язковому порядку направляється повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;
- (n) «тариф» означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також умови згідно з якими ця оплата застосовується, включаючи оплату й умови стосовно інших послуг, наданих авіапідприємством з метою здійснення авіаперевезень, але за винятком винагороди й умов щодо перевезення пошти;
- (o) «територія Договірної Сторони» означає територію держави будь-якої Договірної Сторони та вживається в значенні, наведеному в Статті 2 Конвенції;
- (p) «збір з користувача» означає збір, який стягується з авіапідприємств компетентними органами України та Республіки Польща або дозволений цими органами для стягнення, за користування аеропортовим майном, аеропортовим або аеронавігаційним обладнанням, включаючи обладнання, яке використовується для прольоту території або за надання відповідних послуг, або за користування обладнанням для обслуговування повітряних суден, екіпажів, пасажирів і вантажу;
- (q) «Договори ЄС» означає Договір про Європейський Союз та Договір про функціонування Європейського Союзу.

## Стаття 2 НАДАННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні такі права для встановлення та здійснення міжнародних повітряних сполучень авіапідприємствами, призначеними іншою Договірною Стороною:



- (a) здійснювати проліт її території без посадки;
  - (b) здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями;  
та
  - (c) здійснювати зупинки на її території в пунктах, установлених у додатку I до цієї Угоди, з метою прийняття на борт повітряного судна і зняття з нього пасажирів, багажу та вантажу, включаючи пошту, які перевозяться окремо чи комбіновано.
2. Зазначене в пункті 1 цієї статті не розглядається як надання призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони права приймати на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони пасажирів, багаж і вантаж, включаючи пошту, для перевезення до іншого пункту на території іншої Договірної Сторони за винагороду або на умовах оренди.
3. Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або 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 шляхом відповідної тимчасової зміни маршрутів.

### **Стаття 3**

### **ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛІВ**

1. Кожна Договірна Сторона має право призначити одне або більше авіапідприємств, письмово повідомивши про це іншу Договірну Сторону, з метою експлуатації договірних ліній за маршрутами, встановленими в додатку I до цієї Угоди, а також відкликати чи змінити такі призначення. Повідомлення про призначення, відкликання та зміну авіапідприємства повинно бути передано іншій Договірній Стороні 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 договірної лінії та на виконання польотів, інша Договірна Сторона надає відповідні дозволи без затримки за умови, що:

(a) призначене Україною авіапідприємство:

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

(b) призначене Республікою Польща авіапідприємство:

- засновано на території Республіки Польща відповідно до Договорів ЄС та має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до законодавства Європейського Союзу;
- 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
- 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 II 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 передбачені чинним законодавством держави цієї Договірної Сторони умови, які відповідно до Конвенції застосовуються цими властями для здійснення міжнародних повітряних сполучень.

4. Авіапідприємство, яке належним чином призначено і отримало дозволи, може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови, що воно дотримується положень цієї Угоди.



#### **Стаття 4**

### **СКАСУВАННЯ, ТИМЧАСОВЕ ПРИПИНЕННЯ АБО ОБМЕЖЕННЯ ДІЇ ДОЗВОЛІВ**

1. Кожна Договірна Сторона може скасувати, тимчасово припинити або обмежити дію дозволу на експлуатацію договірної лінії чи на виконання польотів авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, у випадку якщо:

(a) призначене Україною авіапідприємство:

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

(b) призначене Республікою Польща авіапідприємство:

- не засновано на території Республіки Польща відповідно до Договорів ЄС або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, яка видається відповідно до законодавства Європейського Союзу;
- фактичний нормативний контроль над авіапідприємством не здійснюється або не підтримується державою-членом Європейського Союзу, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а в призначенні не вказані відповідні авіаційні власті; або
- 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 II до цієї Угоди, та (або) громадянами таких інших держав;

(с) призначене авіапідприємство не в змозі здійснювати повітряне сполучення відповідно до умов, передбачених цією Угодою;

(d) призначене авіапідприємство не в змозі виконувати передбачені чинним законодавством умови, які звичайно застосовуються для здійснення міжнародних повітряних сполучень Договірною Стороною, яка розглядає заявку або заявки;

(е) інша Договірна Сторона не дотримується положень статті 16 цієї Угоди.

2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у пункті 1(c), 1(d) або 1(e) цієї статті, то права, передбачені цією статтею, використовуються тільки після консультацій з іншою Договірною Стороною відповідно до статті 19 цієї Угоди.

## **Стаття 5 ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА**

1. Чинне законодавство держави однієї Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію або відправлення з неї повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден застосовується до призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони під час прибуття на її територію, відправлення з неї або перебування в її межах.

2. Під час прибуття, перебування або відправлення з території однієї Договірної Сторони чинне законодавство держави цієї Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, порядок розмитнення, здійснення імміграційного, паспортного, митного контролю та карантину, поширюється на призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони, екіпажі, пасажирів або на осіб, які діють від їхнього імені, або застосовується до вантажу, включаючи пошту.

## **Стаття 6 НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ**

Відповідно до чинного законодавства держави кожної Договірної Сторони, включаючи, у випадку Республіки Польща, законодавство Європейського Союзу, кожне призначене авіапідприємство має право



здійснювати на території іншої Договірної Сторони наземне обслуговування власними силами («самообслуговування») або на свій вибір обирати постачальника послуг серед конкуруючих між собою постачальників, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково. Якщо чинне законодавство обмежує або забороняє самообслуговування, та якщо відсутня ефективна конкуренція між постачальниками послуг з наземного обслуговування, то кожне призначене авіапідприємство на недискримінаційній основі матиме доступ до самообслуговування та до послуг з наземного обслуговування, що надаються постачальником або постачальниками.

## Стаття 7 МИТО

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до чинного національного законодавства її держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від мит, зборів за огляд, крім зборів за надане обслуговування, та інших податків і зборів на повітряні судна, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси, включаючи продукти харчування, напої, тютюнові вироби та іншу продукцію, призначену для продажу в обмеженій кількості пасажиром під час польоту, а також інші предмети, які призначені для використання або які використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією чи обслуговуванням повітряних суден призначеного авіапідприємства цієї іншої Сторони, що експлуатує договірні лінії, а також бланки квитків для автоматизованого заповнення, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знака авіапідприємства та рекламні матеріали, які розповсюджуються призначеним авіапідприємством безкоштовно.

2. Звільнення, надані цією статтею, поширюються на зазначені в пункті 1 цієї статті предмети, які:

- (a) ввезені на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони;
- (b) знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони після прибуття на територію іншої Договірної Сторони або після відправлення з

цієї території;

- (с) 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 у межах території Договірної Сторони, яка надає звільнення, за умови, що такі предмети не відчужуються та (або) не продаються на території згаданої Договірної Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, що знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства 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 контролем зазначених органів, доки не будуть вивезені в зворотному напрямку або використані іншим чином відповідно до чинного митного законодавства держави цієї Договірної Сторони.

4. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію однієї Договірної Сторони та не залишають при цьому спеціально відведеної для такої мети зони аеропорту, можуть підлягати контролю на авіаційну безпеку. Багаж і вантаж прямого транзиту звільняється від мит та інших подібних податків.

5. Ніщо в цій Угоді не перешкоджає кожній Договірній Стороні встановлювати на недискримінаційній основі податки, збори, мито або митні збори на паливо, що постачається на її територію для використання повітряним судном:

- призначеного Україною авіапідприємства, яке прямує з одного пункту на території Республіки Польща до іншого пункту на території Республіки Польща або на території іншої держави – члена Європейського Союзу; та
- призначеного Республікою Польща авіапідприємства, яке прямує з одного пункту на території України до іншого пункту на території України.



## **Стаття 8**

### **СПРАВЕДЛИВА КОНКУРЕНЦІЯ**

1. Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.
2. Призначені авіапідприємства обох Договірних Сторін визначають ємність установленого маршруту, виходячи з експлуатаційних умов, установлених у додатку I до цієї Угоди. Авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони не обмежують в односторонньому порядку частоту перевезень, ємність або тип повітряного судна, яке експлуатується призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони, за виключенням якщо це викликано митними, технічними, експлуатаційними вимогами або вимогами стосовно охорони навколишнього середовища відповідно до єдиних умов, зазначених у Статті 15 Конвенції.
3. Кожна Договірна Сторона запобігає будь-яким формам дискримінації або недобросовісної конкуренції, які негативно впливають на конкурентоспроможність призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони.

## **Стаття 9**

### **РОЗКЛАДИ**

1. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони подають на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклади руху на договірних лініях не менше ніж за сорок п'ять (45) днів до початку здійснення перевезень, зазначивши частоту польотів, період експлуатації, тип повітряного судна, конфігурацію та кількість місць, які надаватимуться користувачам послуг з повітряних перевезень.
2. Будь-які подальші зміни щодо затвердженого розкладу руху призначеного авіапідприємства подаються на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони.

## **Стаття 10 ТАРИФИ**

1. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіапідприємствами на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи експлуатаційні витрати, помірний прибуток і особливості перевезень. Авіаційні власті Договірних Сторін вважатимуть неприйнятними тарифи, які є дискримінаційними, надмірно високими або обмежуючими через зловживання домінуючим становищем на ринку або штучно заниженими через пряму або непряму підтримку або субсидію.

2. Авіаційні власті кожної Договірної Сторони можуть вимагати повідомлення про встановлення або опублікування тарифів на пасажирські перевезення, які здійснюються призначеним авіапідприємством відповідно до цієї Угоди. Це не стосується тарифів на вантажні авіап перевезення або тарифів, які встановлюються призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на перевезення між пунктами на території першої Договірної Сторони та третьою державою.

3. Втручання авіаційних властей Договірних Сторін обмежується:

- (a) запобіганням встановленню необґрунтовано низьких або дискримінаційних тарифів;
- (b) захистом споживачів від застосування необґрунтовано високих або необґрунтовано обмежуючих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку чи змовою авіапідприємств; або
- (c) захистом авіапідприємств від установлення тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму субсидію чи підтримку.

4. Якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони вважають, що поданий тариф не відповідає положенням 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, а також зазначають причини неприйнятності тарифів. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через чотирнадцять (14) днів після отримання запиту.



## **Стаття 11**

### **КОМЕРЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ**

1. Призначеним авіапідприємствам кожної Договірної Сторони надається право відкривати свої філії та (або) представництва на території іншої Договірної Сторони відповідно до чинного законодавства держави цієї іншої Договірної Сторони.

2. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають право згідно з чинним законодавством держави іншої Договірної Сторони направляти та утримувати на території іншої Договірної Сторони власний персонал, необхідний для забезпечення та розвитку повітряного сполучення.

2. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають право здійснювати на території іншої Договірної Сторони продаж квитків на повітряні перевезення на території іншої Договірної Сторони безпосередньо та (або) через своїх агентів. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони мають право здійснювати продаж квитків на повітряні перевезення в національній або вільноконвертованій валюті відповідно до чинного законодавства держави цієї іншої Договірної Сторони в сфері валютного регулювання.

## **Стаття 12**

### **ПЕРЕКАЗ КОШТІВ**

Кожна Договірна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право конвертувати та переказувати до своєї держави доходи, отримані на її території за перевезення на договірних лініях пасажирів, багажу, вантажу, включаючи пошту, сума яких перевищує видатки. Конвертація та переказ доходів здійснюються за курсом обміну, що застосовується в поточних операціях, та відповідно до чинного національного законодавства.

## **Стаття 13**

### **ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧА**

З урахуванням політики Міжнародної організації цивільної авіації збори, що застосовуються на території будь-якої Договірної Сторони та стягуються з призначених авіапідприємств іншої Договірної

Сторони за експлуатацію аеропортів, відкритих для громадського користування, за аеронавігаційне обслуговування та використання іншого авіаційного обладнання, встановлюються та стягуються на єдиних умовах без дискримінації за ознаками національної приналежності повітряних суден.

#### **Стаття 14** **СЕРТИФІКАТИ ТА СВІДОЦТВА**

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними відповідно до чинного законодавства держави однієї Договірної Сторони, включаючи у випадку Республіки Польща закони та правила Європейського Союзу, і строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Договірною Стороною для експлуатації договірних ліній за умови, що вимоги, згідно з якими такі сертифікати та свідоцтва були видані або визнані дійсними, відповідають мінімальним стандартам, установленим відповідно до Конвенції, або перевищують їх.

2. Проте, кожна Договірна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсними для виконання польотів над її територією посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані громадянам її держави іншою Договірною Стороною.

#### **Стаття 15** **АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА**

1. Згідно зі своїми правами та обов'язками, які виникають на основі міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують одна одній своє зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. 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, прийнятого в Монреалі 24 лютого 1988 року, який доповнює



Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийняту в Монреалі 23 вересня 1971 року, та відповідно до будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть держави обох Договірних Сторін.

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

3. Договірні Сторони у 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. Договірні Сторони вимагають від зареєстрованих експлуатантів повітряних суден або від експлуатантів повітряних суден, основне місце діяльності або постійне місцезнаходження яких знаходиться на території Договірних Сторін, або у випадку Республіки Польща – експлуатанти повітряних суден, які засновані на її території згідно з Договорами ЄС та мають ліцензію на здійснення перевезень відповідно до законодавства Європейського Союзу, та від експлуатантів аеропортів, розташованих на їх території, щоб вони діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від експлуатантів повітряних суден вимагається дотримання положень з авіаційної безпеки, які застосовуються іншою Договірною Стороною стосовно прибуття, відправлення або перебування на території цієї іншої Договірної Сторони відповідно до чинного національного законодавства, включаючи, у випадку Республіки Польща, законодавство Європейського Союзу. Кожна Договірна 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 та завантаження.

5. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на конкретну 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, їх пасажирів і екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надають одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття відповідних заходів, які спрямовані на якомога швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

## **Стаття 16 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 екіпажів, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочинаються протягом тридцяти (30) днів з дати одержання такого запиту.

2. Якщо за результатами таких консультацій одна Договірна Сторона виявляє, що інша Договірна Сторона не дотримується та належним чином не застосовує мінімальні стандарти, встановлені 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 усунути недоліки протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом більш тривалого погодженого періоду, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.

3. Договірні Сторони домовляються відповідно до Статті 16 Конвенції, що повітряні судна, які експлуатуються призначеними авіапідрприємствами однієї Договірної Сторони або від їх імені 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 авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду на борту та навколо повітряного судна, з метою перевірки дійсності документів стосовно повітряного судна та документів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання (у цій статті – інспекція на пероні) за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в експлуатації такого повітряного судна.



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

- (a) повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, установленим на той час згідно з Конвенцією; або
- (b) відсутні ефективне впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, установлених 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 сертифікати чи свідоцтва стосовно повітряного судна або його екіпажу, або вимоги щодо експлуатації повітряного судна не відповідають мінімальним стандартам, установленим згідно з Конвенцією, або перевищують їх.

5. У разі відмови представника призначеного авіапідприємства 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 матиме серйозні підстави дійти висновку, про який йдеться в пункті 4 цієї статті.

6. Кожна Договірна Сторона залишає за собою право негайно призупинити дію дозволу на експлуатацію договірної лінії призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони або змінити його умови, якщо за результатами проведення інспекції на пероні, серії інспекцій на пероні, у разі відмови в проведенні такої інспекції, після проведення консультацій або в інших випадках 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 пункту 2 або пункту 6 цієї статті припиняються, як тільки підставу для вжиття заходів усунуто.

8. У разі якщо Республіка Польща призначила авіапідприємство, фактичний нормативний контроль над яким здійснюється та підтримується іншою державою-членом Європейського Союзу, то надані Україні відповідно до цієї статті права однаково застосовуються нею щодо прийняття, застосування або дотримання стандартів з безпеки польотів цією іншою державою-членом

Європейського Союзу, а також щодо дозволу на експлуатацію договірної лінії цього авіапідприємства.

### **Стаття 17 СТАТИСТИКА**

Авіаційні власті однієї Договірної Сторони надають або доручають своїм призначеним авіапідприємствам надати на запит авіаційних властей іншої Договірної Сторони періодичні або інші статистичні дані, необхідні для перегляду ємності, що надається на договірних лініях призначеними авіапідприємствами першої Договірної Сторони, включаючи інформацію стосовно пунктів відправлення і призначення таких перевезень.

### **Стаття 18 ВИРІШЕННЯ СПОРІВ**

1. Будь-який спір, що виникає з приводу тлумачення або застосування цієї Угоди, вирішується шляхом переговорів між авіаційними властями Договірних Сторін.
2. Якщо авіаційні власті не дійдуть згоди, спір вирішується Договірними Сторонами дипломатичними каналами; в інших випадках – відповідно до Конвенції.
3. До того часу, поки одна Договірна Сторона не почне виконувати остаточне рішення, прийняте відповідно до пункту 2 цієї статті, інша Договірна Сторона може обмежити, призупинити користування або скасувати будь-які права, надані нею в рамках цієї Угоди такій першій Договірній Стороні або призначеному нею авіапідприємству.

### **Стаття 19 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 до цієї Угоди.
2. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними



владами, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати одержання іншою Договірною Стороною запиту, якщо Договірні Сторони не домовляться про інше.

## **Стаття 20 РЕЄСТРАЦІЯ**

Ця Угода, а також будь-які зміни до неї реєструються в Міжнародній організації цивільної авіації.

## **Стаття 21 ВНЕСЕННЯ ЗМІН**

1. Кожна з Договірних Сторін може у будь-який час запропонувати іншій Договірній Стороні будь-які зміни, які вона вважає за необхідне внести до цієї Угоди. Консультації стосовно внесення таких змін, які можуть проводитися шляхом переговорів або шляхом листування, розпочнуться не пізніше шістдесяти (60) днів з дати одержання запиту іншою Договірною Стороною, якщо Договірні Сторони не домовилися про інше.

2. Будь-які зміни до цієї Угоди вносяться за письмовою згодою Договірних Сторін та оформлюються відповідним протоколом, який становить невід'ємну частину цієї Угоди. Такий протокол набирає чинності в порядку, передбаченому пунктом 1 статті 23 цієї Угоди.

3. Зміни до Додатків до цієї Угоди вносяться безпосередньо за домовленістю між авіаційними властями Договірних Сторін та набирають чинності відповідно до статті 23 цієї Угоди.

## **Стаття 22 БАГАТОСТОРОННІЙ ДОГОВІР**

Якщо будь-який міжнародний багатосторонній договір у сфері повітряних перевезень набирає чинності для обох Договірних Сторін, ця Угода буде відповідно змінена.

### Стаття 23

#### НАБРАННЯ ЧИННОСТІ ПРИ ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

1. Ця Угода укладеться на невизначений строк і набирає чинності з дати одержання 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 після набрання цією Угодою чинності письмово повідомити дипломатичними каналами 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 не відкликано до закінчення цього періоду. Якщо відсутнє підтвердження про отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається отриманим через чотирнадцять (14) днів після його отримання Міжнародною організацією цивільної авіації.
3. З дати набрання чинності цією Угодою втрачає чинність Угода між Урядом України та Урядом Республіки Польща про повітряне сполучення, підписана в м. Варшаві 20 січня 1994 року.

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

Вчинено в Києві дня 12 березня 2013 року, у двох примірниках, кожний українською, польською та англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення або застосування положень цієї Угоди текст англійською мовою матиме переважну силу.

За Кабінет Міністрів України



За Уряд Республіки Польща





## ДОДАТОК І

### І. ТАБЛИЦЯ МАРШРУТІВ

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Пункти на території України	Проміжні пункти	Пункти на території Республіки Польща	Пункти за межами
Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти

Примітки:

Завантаження не може бути прийняте на борт повітряного судна на території Республіки Польща з метою його розвантаження в пункті за межами та у зворотному напрямку, за винятком, коли це може бути визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Республіки Польща:

Пункти на території Республіки Польща	Проміжні пункти	Пункти на території України	Пункти за межами
Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти	Будь-які пункти

Примітки:

Завантаження не може бути прийняте на борт повітряного судна на території України з метою його розвантаження в пункті за межами та у зворотному напрямку, за винятком, коли це може бути визначено авіаційними властями Договірних Сторін.

### ІІ. УМОВИ ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони можуть на будь-якому або на всіх рейсах не здійснювати зупинки в будь-якому проміжному пункті та пункті за межами на встановленому маршруті

за умови, що повітряні перевезення починаються або закінчуються на території Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство.

Призначене авіапідприємство будь-якої Договірної Сторони може здійснювати повітряне сполучення за встановленими маршрутами з максимальною частотою, яка погоджується між авіаційними властями Договірних Сторін.

Здійснюючи або пропонуючи повітряне сполучення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укласти спільні маркетингові домовленості, а саме угоди про надання блоку крісел або про спільне використання кодів з:

- (a) авіапідприємством або авіапідприємствами тієї ж самої Договірної Сторони;
- (b) авіапідприємством або авіапідприємствами іншої Договірної Сторони; та
- (c) авіапідприємством або авіапідприємствами третьої країни,

за умови, що

- (a) такі авіапідприємства мають відповідний дозвіл на виконання перевезень за маршрутами та на їхній частині; та
- (b) по відношенню до проданих квитків авіапідприємство роз'яснює покупцеві в пункті продажу, яке авіапідприємство фактично здійснюватиме перевезення на кожному з секторів і з яким авіапідприємством або авіапідприємствами покупець матиме договірні відносини.

Призначені авіапідприємства Договірних Сторін, здійснюючи перевезення зі спільним використанням кодів відповідно до вищезазначених домовленостей, мають право в якості маркетингового перевізника виконувати будь-яку кількість рейсів.



## ДОДАТОК II

### **Перелік держав, на які йдеться посилання в статті 3 та в 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).