

**У Г О Д А**  
**між Кабінетом Міністрів України**  
**та Урядом Грецької Республіки**  
**про повітряне сполучення**

Кабінет Міністрів України та Уряд Грецької Республіки (далі – Договірні Сторони),

будучи сторонами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, підписаної в Чикаго 7 грудня 1944 року;

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення та здійснення регулярних повітряних сполучень між Україною та Грецькою Республікою та за межами їхніх відповідних територій;

домовились про таке:

**Стаття 1**  
**Визначення**

Для цілей цієї Угоди, якщо контекст не вимагає іншого:

- а) термін «авіаційні власті» означає стосовно України – Державну авіаційну службу, а стосовно Грецької Республіки – Керуючого Цивільною авіаційною владою, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, які можуть бути уповноважені здійснювати функції, які зараз виконують зазначені вище власті;
- б) термін «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, підписану в Чикаго 7 грудня 1944 року, яка охоплює:
  - (i) будь-яку поправку до неї, що набрала чинності відповідно до статті 94 (а) Конвенції та ратифікована обома Договірними Сторонами, а також
  - (ii) будь-який додаток або будь-які поправки до нього, прийняті відповідно до статті 90 Конвенції за умови, що цей додаток або поправка чинні для обох Договірних Сторін;
- с) термін «Угода» означає цю Угоду, додатки до неї, будь-який Протокол або подібний документ, який змінює цю Угоду чи додатки до неї;
- д) термін «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке призначено та отримало дозволи відповідно до статті 3 цієї Угоди;
- е) термін «договірні лінії» означає регулярні повітряні сполучення за маршрутами, установленними в додатку 1 до цієї Угоди, що здійснюються з метою перевезення пасажирів, вантажу і пошти, окремо чи комбіновано;
- ф) термін «ємність» означає стосовно повітряного судна – комерційне завантаження цього повітряного судна, яке використовується на маршруті або частині маршруту, а стосовно договірної лінії – ємність повітряного судна, яке використовується на цій лінії, помножену на частоту рейсів,



виконаних цим повітряним судном протягом певного періоду на маршруті або на частині маршруту;

g) термін «територія Договірної Сторони» означає територію держави Договірної Сторони та вживається в значенні, наведеному в статті 2 Конвенції;

h) терміни «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіапідприємство» та «зупинка з некомерційними цілями» вживаються в значенні, наведеному в статті 96 Конвенції;

i) термін «тариф» означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також умови, згідно з якими ця оплата застосовується, включаючи оплату й умови стосовно агентських та інших додаткових послуг, наданих авіапідприємством у зв'язку з перевезеннями, але за винятком винагороди й умов щодо перевезення пошти;

j) термін «збір з користувача» означає плату, що стягується з авіапідприємств компетентними органами держави Договірної Сторони або дозволена ними до стягнення за надання відповідних послуг, користування аеропортовим майном, аеропортовими або аеронавігаційними засобами (включаючи обладнання, яке використовуються для прольоту території), а також за користування засобами для обслуговування повітряних суден, екіпажів, пасажирів і вантажу;

k) термін «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий авіапідприємству компетентними органами держави Договірної Сторони на підтвердження того, що це авіапідприємство має відповідну структуру і компетенцію здійснювати авіаційну діяльність, зазначену в сертифікаті, забезпечивши при цьому необхідний рівень безпечної експлуатації повітряних суден;

l) термін «держава – член Європейського Співтовариства» означає державу, яка є договірною стороною Договору про заснування Європейського Співтовариства;

m) термін «стандарт» означає будь-які вимоги до фізичних характеристик, конфігурацій, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил та до іншого, про що йдеться в статті 37 Конвенції, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки, регулярності або ефективності міжнародної аеронавігації та яких будуть дотримуватись Договірні Сторони відповідно до Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту в обов'язковому порядку до Міжнародної організації цивільної авіації (далі – "ІКАО") направляється повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;

n) термін «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 та Україна має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки відповідно до стандартів, встановлених ІКАО;



- щодо Грецької Республіки означає наступне, але не обмежується цим: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень і відповідає критеріям 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 Співтовариства, яка видає ліцензію, має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки відповідно до стандартів, встановлених ІКАО.

При цьому розуміється, що назви статей цієї Угоди жодним чином не обмежують та не розширюють значення будь-яких положень цієї Угоди.

## **Стаття 2** **Надання прав**

1. Кожна Договірна Сторона з метою здійснення призначеними авіапідприємствами іншої Договірної Сторони регулярних міжнародних повітряних сполучень надає іншій Договірній Стороні права, передбачені цією Угодою, а саме:

- а) здійснювати проліт її території без посадки;
- б) здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями; та
- с) здійснювати зупинки на її території в пунктах, встановлених для цього маршруту в додатку 1 до цієї Угоди, з метою прийняття на борт повітряного судна і зняття з нього пасажирів, вантажу і пошти, що перевозяться окремо чи комбіновано.

2. Ніщо в пункті 1 цієї статті не розглядається як надання права призначеним авіапідприємствам однієї Договірної Сторони приймати на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони пасажирів, вантаж або пошту для перевезення до іншого пункту на території іншої Договірної Сторони за винагороду або на умовах оренди.

## **Стаття 3** **Призначення та надання дозволів**

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. Повідомлення про призначення в письмовій формі надсилається іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами.

2. Після одержання повідомлення про призначення авіапідприємства та заявок, поданих призначеним авіапідприємством за встановленою формою



та в порядку, передбаченому для видачі дозволів на експлуатацію договірної лінії та дозволів на виконання польотів, інша Договірна Сторона надає 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, а також
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить Україні та (або) громадянам України та забезпечується фактичний контроль;

б) призначене Грецькою Республікою авіапідприємство:

- (i) засновано на території Грецької Республіки відповідно до Договору про заснування Європейського Співтовариства та має чинну ліцензію на здійснення перевезень, яка видається відповідно до норм права Європейського Співтовариства;
- (ii) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується державою-членом Європейського Співтовариства, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а в призначенні вказані відповідні авіаційні власті, а також
- (iii) авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства належить державам – членам Європейського Співтовариства та (або) громадянам держав – членів Європейського Співтовариства, та (або) іншим державам, зазначеним в додатку 2 до цієї Угоди, та (або) громадянам таких інших держав, і забезпечується фактичний контроль;

с) призначене авіапідприємство здатне виконувати умови, передбачені чинним законодавством, які звичайно застосовуються для здійснення міжнародних повітряних сполучень Договірною Стороною, яка отримала повідомлення про призначення.

3. Після одержання дозволу на виконання польотів, про який йдеться в пункті 2 цієї статті, призначене авіапідприємство може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови дотримання авіапідприємством положень цієї Угоди.

#### **Стаття 4**

##### **Скасування або тимчасове припинення дозволів**

1. Кожна Договірна Сторона може відмовити у видачі, скасувати, тимчасово припинити дію або обмежити дозвіл на експлуатацію договірної



лінії чи дозвіл на виконання польотів 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 має чинної ліцензії 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 Грецькою Республікою авіапідприємство:

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

с) авіапідприємство не має переконливих доказів того, що воно здатне виконувати передбачені чинним законодавством умови, які звичайно та обґрунтовано застосовуються для здійснення міжнародних повітряних сполучень Договірною Стороною, яка отримала повідомлення про призначення;

д) авіапідприємство не дотримується чинного законодавства держави Договірної Сторони, яка надає права, зазначені в статті 2 цієї Угоди;

е) авіапідприємство не в змозі здійснювати перевезення відповідно до умов, передбачених цією Угодою; або

ф) інша Договірна Сторона не вживає заходів для підвищення рівня безпеки польотів відповідно до пункту 2 або пункту 6 статті 7 цієї Угоди.

2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у пункті 1(d), 1(e) або 1(f) цієї статті, то права, передбачені цією статтею, використовуються тільки після



консультацій з іншою Договірною Стороною згідно зі статтею 16 цієї Угоди.

### **Стаття 5**

#### **Застосування чинного законодавства**

1. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони дотримуються чинного законодавства держави іншої 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, під час прибуття на згадану територію, відправлення з неї або перебування в її межах.
2. Чинне законодавство держави будь-якої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, порядок розмитнення, перебування в її межах, здійснення еміграційного або імміграційного, паспортного, митного контролю та карантину, поширюється на пасажирів, екіпаж або на осіб, які діють від їхнього імені, та застосовується до вантажу та пошти, що перевозиться повітряними судами авіапідприємства іншої Договірної Сторони, під час прибуття на її територію, відправлення з неї, або під час перебування в межах цієї території.
3. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію будь-якої Договірної Сторони і не залишають при цьому спеціально відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише контролю на авіаційну безпеку. Багаж і вантаж, які прямують транзитом, звільняються від мит та інших подібних податків.

### **Стаття 6**

#### **Визнання посвідчень та свідоцтв**

1. Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними згідно з чинним законодавством держави однієї Договірної Сторони, включаючи, у випадку Грецької Республіки, законодавство Європейського Співтовариства, та строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Договірною Стороною для експлуатації договірних ліній за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва були видані чи визнані дійсними, дорівнюють мінімальним стандартам, які встановлені на той час згідно з Конвенцією. Проте кожна Договірна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсними для виконання польотів над її територією посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв, виданих громадянам її держави чи визнаних дійсними іншою Договірною Стороною.
2. Якщо вимогами щодо свідоцтв або посвідчень, згаданих у пункті 1 цієї статті, які видані авіаційними властями однієї Договірної Сторони будь-якій особі або призначеному авіапідприємству, чи щодо повітряного судна, яке експлуатується при здійсненні перевезень на договірних лініях за встановленими маршрутами, передбачається відмінність від стандартів,



встановлених згідно з Конвенцією, і така відмінність була зареєстрована в ІКАО, авіаційні власті іншої Договірної Сторони відповідно до статті 16 цієї Угоди можуть направити запит про проведення консультацій з авіаційними властями першої Договірної Сторони, щоб впевнитися, що така відмінність є для них прийнятною. Якщо згоди не досягнуто, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.

## **Стаття 7**

### **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 мають розпочатися протягом 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 15 днів або протягом більш тривалого погодженого періоду, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.
3. Відповідно до статті 16 Конвенції Договірні Сторони домовляються, що повітряні судна, які використовуються призначеними авіапідприємствами 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 авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду (далі – «інспекція на пероні») за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в експлуатації таких повітряних суден. Без шкоди зобов'язанням згідно зі статтею 33 Конвенції метою проведення інспекції на пероні є перевірка дійсності відповідних документів щодо повітряного судна, свідоцтв членів 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 серйозні підстави вважати, що:
  - а) повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, встановленим на той час згідно з Конвенцією; або
  - б) відсутні ефективне впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, встановлених на той час згідно з Конвенцією;



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

5. У разі відмови представника призначеного авіапідприємства або авіапідприємств однієї Договірної Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні 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 експлуатацію договірних ліній призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони або змінити його умови, якщо за результатами інспекції на пероні або 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.

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

8. У випадку якщо Уряд Грецької Республіки призначив авіапідприємство, фактичний нормативний контроль над яким здійснюється та підтримується іншою державою-членом Європейського Співтовариства, 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 Співтовариства, а також щодо дозволу на виконання польотів цього авіапідприємства.

## **Стаття 8**

### **Авіаційна безпека**

1. Згідно зі своїми правами та обов'язками, які виникають на основі міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують взаємне 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, 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 міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть обидві Договірні Сторони.

2. 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, 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 ІКАО та визначених як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій такі положення з безпеки застосовуються до Договірних Сторін; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих на їх території, чи експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються або мають основне місце діяльності на їх території, або, у випадку Грецької Республіки, експлуатанти повітряних суден, які засновані на її території згідно з Договором про заснування Європейського Співтовариства та мають дійсну ліцензію на здійснення повітряних перевезень згідно з нормами права Європейського Співтовариства, та експлуатанти аеропортів, розташованих на їх території, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від її експлуатантів повітряних суден вимагається дотримання положень з авіаційної безпеки, передбачених чинним законодавством держави кожної Договірної Сторони щодо прибуття на територію іншої Договірної Сторони або перебування в її межах. При відправленні з території Грецької Республіки або під час перебування в її межах від експлуатантів повітряних суден вимагається дотримання положень з авіаційної безпеки, передбачених нормами права Європейського Співтовариства. Кожна Договірна Сторона забезпечує на своїй території вжиття необхідних заходів з безпеки для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийняття на борт або завантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на загрозу.

5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти 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 9**

### **Комерційні можливості**

1. Призначеним авіапідприємствам однієї Договірної Сторони надається право утримувати своє представництво на території іншої Договірної Сторони.
2. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони мають право згідно з чинним законодавством держави іншої Договірної Сторони, яке регулює прибуття на її територію, перебування та працевлаштування, направляти та утримувати на території іншої Договірної Сторони адміністративний персонал, персонал з продажу квитків на повітряні перевезення, технічний, експлуатаційний та інший персонал, необхідний для надання послуг з повітряних перевезень.
3. У разі призначення генерального агента або генерального агента з продажу квитків на повітряні перевезення його призначення буде здійснюватися відповідно до чинного законодавства держави кожної Договірної Сторони.
4. Призначені авіапідприємства однієї Договірної Сторони мають право здійснювати продаж квитків на повітряні перевезення на території іншої Договірної Сторони безпосередньо або через агентів у національній або у вільноконвертованій валюті відповідно до чинного законодавства держави іншої Договірної Сторони, а будь-яка особа має право купувати такі квитки.
5. Кожна Договірна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони, відповідно до чинного законодавства держав Договірних сторін, право переказувати на територію своєї держави доходи, одержані на території іншої Договірної Сторони від реалізації послуг з перевезень на договірних лініях пасажирів, вантажу та пошти, сума яких перевищує видатки.
6. Якщо одна Договірна Сторона встановлює обмеження на переказ доходів, одержаних призначеними авіапідприємствами іншої Договірної Сторони, сума яких перевищує видатки, ця інша Договірна Сторона також має право встановити такі ж самі обмеження по відношенню до авіапідприємств, призначених іншою Договірною Стороною.



## **Стаття 10**

### **Домовленості щодо спільного використання кодів**

1. Здійснюючи або пропонуючи повітряні перевезення за встановленими маршрутами, призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укладати спільні маркетингові домовленості, включаючи, але не обмежуючись угодами про надання блоку крісел та про спільне використання кодів з призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Договірної Сторони.
2. Кожне авіапідприємство, яке уклало угоду про спільне використання кодів повинно під час продажу квитка інформувати покупця про авіапідприємство, яке фактично здійснюватиме перевезення на кожному з секторів, і з яким авіапідприємством або авіапідприємствами покупець має договірні відносини.

## **Стаття 11**

### **Мито та збори**

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності відповідно до чинного законодавства її держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від обмежень на імпорт, від мита, інших податків, зборів за огляд та інших державних податків та зборів на повітряні судна, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси та інші предмети, які призначені для використання або використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією чи обслуговуванням повітряного судна призначеного авіапідприємства цієї іншої Договірної Сторони, що здійснює перевезення на договірних лініях, а також офісне обладнання, що ввезене на територію будь-якої Договірної Сторони для використання призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони в межах міжнародних аеропортів, до яких призначене авіапідприємство здійснює перевезення, бланки квитків, авіавантажні накладні, рекламні матеріали, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знака авіапідприємств, що розповсюджуються цим 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 після прибуття на



територію іншої Договірної Сторони або після відправлення з цієї території;

- с) які прийняті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони і 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 перехід права власності на такі предмети та (або) передача їх в користування не здійснюється на території згаданої Договірної Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, що звичайно 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 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. 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:

- а) призначеного Україною авіапідприємства, яке прямує з одного пункту на території Грецької Республіки до іншого пункту на території Грецької Республіки або на території іншої держави-члена Європейського Співтовариства;
- б) призначеного Грецькою Республікою авіапідприємства, яке прямує з одного пункту на території України до іншого пункту на території України.

## **Стаття 12**

### **Збори з користувача**

Жодна з Договірних Сторін не стягує або не дозволяє стягувати з призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони збори з користувача, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її авіапідприємств, які здійснюють подібні міжнародні повітряні перевезення.



**Стаття 13**  
**Регулювання ємності та затвердження розкладу**

1. Призначеним авіапідприємствам Договірних Сторін надаються справедливі та рівні умови експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.
2. Здійснюючи перевезення на договірних лініях, призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони враховують інтереси призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які здійснюються ними за цим самим маршрутом або на його частині.
3. Здійснюючи перевезення на договірних лініях, призначені авіапідприємства Договірних Сторін повинні мати першочерговою метою надання такої ємності, яка при обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим та обґрунтовано очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів і вантажу між територією Договірної Сторони, що призначає авіапідприємство, та територією іншої Договірної Сторони.
4. Авіаційними властями обох Договірних Сторін узгоджуються питання стосовно здійснення перевезень пасажирів, вантажу та пошти, що прийняті на борт або вивантажені у пунктах, визначених на територіях держав інших, ніж ті, що призначають авіапідприємство.
5. Ємність, яка надається, включаючи частоту перевезень, і тип повітряного судна, що використовується призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін на договірних лініях, узгоджується між авіаційними властями обох Договірних Сторін.
6. У випадку якщо авіаційні власті Договірних Сторін не дійшли згоди, питання, про які йдеться в пункті 5 цієї статті, вирішуються відповідно до статті 16 цієї Угоди. Якщо авіаційні власті не дійшли згоди, ємність, що надається призначеними авіапідприємствами, залишається незмінною.
7. Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони подають на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклад руху на договірних лініях не менше ніж за 30 днів до початку здійснення перевезень за встановленими маршрутами. В окремих випадках цей термін може бути скорочений за згодою зазначених властей.
8. Будь-які зміни щодо затвердженого розкладу руху призначених авіапідприємств будь-якої Договірної Сторони подаються на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони.



## Стаття 14 Тарифи

1. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін 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 від призначеного авіапідприємства повідомлення про встановлення або опублікування тарифів на пасажирські перевезення, які здійснюються ним відповідно до цієї Угоди. Це не стосується тарифів на вантажні авіаперевезення 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; або
- 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 установаження 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 направляють відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству. Направляючи таке повідомлення, авіаційні власті можуть направити авіаційним властям іншої Договірної Сторони запит про проведення консультацій, зазначивши причини неприйнятності тарифів. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через 14 днів з дати одержання запиту.



## **Стаття 15**

### **Забезпечення статистичними даними**

Авіаційні власті кожної Договірної Сторони за запитом авіаційних властей іншої Договірної Сторони надають їм інформацію та статистичні дані щодо обсягу перевезень, що здійснюються на договірних лініях призначеними авіапідприємствами першої Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони або з неї. Ці дані та інформація готуються та подаються призначеними авіапідприємствами національним авіаційним властям. Будь-які додаткові статистичні дані щодо обсягу перевезень, які авіаційні власті однієї Договірної Сторони можуть вимагати від авіаційних властей іншої Договірної Сторони, будуть, за запитом цих авіаційних властей, предметом обговорення між авіаційними властями обох Договірних Сторін та надаються за згодою цих властей.

## **Стаття 16**

### **Консультації, внесення змін і доповнень**

1. Одна 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. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями, розпочнуться протягом 60 днів з дати одержання іншою Договірною Стороною письмового запиту, якщо Договірні Сторони не домовляться про інше.
2. Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Договірних Сторін та оформлюються відповідним протоколом, який є її невід'ємною частиною та набирає чинності в порядку, передбаченому статтею 18 цієї Угоди.

## **Стаття 17**

### **Врегулювання спорів**

1. Будь-який спір стосовно тлумачення чи застосування цієї Угоди Договірні Сторони вирішують шляхом переговорів.
2. Якщо Договірні Сторони не вирішують спір шляхом переговорів або за допомогою третьої сторони, спір за взаємною згодою Договірних Сторін може бути переданий на розгляд арбітражу в складі трьох арбітрів.
3. Кожна Договірна Сторона призначає по одному арбітру протягом 60 днів з дати одержання дипломатичними каналами будь-якою Договірною Стороною повідомлення про арбітражне вирішення спору, а ці два арбітра призначають за спільною згодою третього арбітра, якого, після



затвердження Договірними Сторонами, буде призначено Президентом арбітражу протягом наступних 60 днів.

Якщо будь-яка Договірна Сторона не призначає арбітра протягом встановленого строку або якщо вчасно не призначено третього арбітра, Президент Ради ІКАО може на вимогу будь-якої Договірної Сторони призначити арбітра чи арбітрів, зі списку кваліфікованих радників. У будь-якому випадку третій арбітр має бути громадянином третьої держави.

4. Якщо Договірні Сторони не домовились про інше, арбітраж встановлює власний процесуальний порядок та за необхідності, визначає місце проведення та мову арбітражу.

5. Будь-яке рішення, прийняте арбітражним судом, оформлюється письмово, містить його аргументацію та є обов'язковим для обох Договірних Сторін.

6. Кожна Договірна Сторона сплачує витрати на призначеного нею арбітра та власні процесуальні витрати. Усі інші витрати арбітражу, включаючи витрати на третього арбітра, рівно розподіляються між Договірними Сторонами.

7. Якщо одна Договірна Сторона не виконує рішення, про яке йдеться в пункті 5 цієї статті, інша Договірна Сторона може обмежити, призупинити користування або скасувати будь-які права, надані нею в рамках цієї Угоди першій Договірній Стороні.

## **Стаття 18**

### **Набрання чинності, припинення дії**

1. Ця Угода укладається на невизначений строк і набирає чинності з дати одержання останнього письмового повідомлення Договірних Сторін про виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.

2. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час після набрання чинності цією Угодою в письмовій формі дипломатичними каналами повідомити іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається іншій Договірній Стороні та до ІКАО. У такому випадку ця Угода втрачає чинність через 12 місяців з дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення не відкликано до закінчення цього періоду. Якщо відсутнє підтвердження про одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається одержаним через 14 днів після його одержання ІКАО.



### Стаття 19

#### Відповідність багатосторонньому договору

Якщо обидві Договірні Сторони стануть учасниками міжнародного багатостороннього договору в сфері повітряних перевезень, ця Угода буде відповідно змінена та доповнена.

### Стаття 20

#### Реєстрація

Ця Угода, а також будь-які зміни та доповнення до неї реєструються в ІКАО Грецькою Республікою.

Після набрання чинності цією Угодою втрачає чинність Угода між Урядом України та Урядом Грецької Республіки про повітряний транспорт, підписана в м. Київ 15 грудня 1997 року.

Вчинено у м. Афіни, 06 жовтня 2011 року, у двох примірниках, кожний українською, грецькою і англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення положень цієї Угоди текст англійською мовою матиме переважну силу.

За Кабінет Міністрів України

За Уряд Грецької Республіки



Анатолій Колісник  
Голова Державної авіаційної  
служби України



Фофі Пападімітропулу  
Керівник грецької Цивільної  
авіаційної служби



## ДОДАТОК 1

### Розділ I. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти призначення	Пункти за межами
Пункти в Україні	Будь-які пункти	Афіни, Салоніки та ще один пункт, який буде визначений пізніше	Будь-які пункти

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

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Грецької Республіки:

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти призначення	Пункти за межами
Пункти на території Грецької Республіки	Будь-які пункти	Київ і ще два пункти, які будуть визначені пізніше	Будь-які пункти

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



## Розділ II. Проміжні пункти та (або) пункти за межами

Будь-який проміжний пункт і (або) пункт за межами може використовуватись призначеним авіапідприємством кожної Договірної Сторони в будь-якій комбінації, а також у будь-якому порядку (що може включати обслуговування проміжних пунктів як пунктів за межами, а пунктів за межами – як проміжних пунктів).

## Розділ III. Додаткові умови

Авіаційні власті обох Договірних Сторін можуть за взаємною домовленістю визначати додаткові умови експлуатації договірних ліній за маршрутами, встановленими в цьому додатку.

## ДОДАТОК 2

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).