

## **TRANSPORTATION**

### **Aviation**

**Agreement Between the  
UNITED STATES OF AMERICA  
and UKRAINE**

Signed at Washington July 14, 2015



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966  
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

## **UKRAINE**

### **Transportation: Aviation**

*Agreement signed at Washington  
July 14, 2015;  
Entered into force January 14, 2016.*

**AIR TRANSPORT AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE**  
**GOVERNMENT OF UKRAINE**

The Government of the United States of America and the Government of Ukraine (hereinafter referred to as "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transportation opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

**Article 1**

**Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Ukraine, the State Aviation Administration and, in the case of the United States, the Department of Transportation, and/or any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or said State Aviation Administration;
2. "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate from the aeronautical authorities of the Party and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on December 7, 1944, and includes:
  - (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
  - (b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

**Article 2****Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:
  - (i) for airlines of Ukraine, from points behind Ukraine via Ukraine and intermediate points to any point or points in the United States and beyond the United States; and for all-cargo service, between the United States and any point or points; and
  - (ii) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in Ukraine and beyond Ukraine; and for all-cargo service, between Ukraine and any point or points.
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- (d) omit stops at any point or points;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- (g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- (h) carry transit traffic through the other Party's territory; and
- (i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform

international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline, is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

### **Article 3**

#### **Authorization**

1. Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate operating authorizations and technical permissions with minimum procedural delay, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;
- (b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- (c) the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

### **Article 4**

#### **Revocation of Authorization**

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

- (a) that airline is not an airline of the other Party under paragraph 4 of Article 1 (Definitions) of this Agreement; or
  - (b) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or
  - (c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

#### **Article 5**

##### **Application of Laws**

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of that Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

#### **Article 6**

##### **Safety**

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party.
3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these



minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

#### Article 7

##### **Aviation Security**

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall

constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

## **Article 8**

### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with
  - (a) an airline or airlines of either Party;
  - (b) an airline or airlines of a third country; and
  - (c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

#### **Article 9**

##### **Customs Duties and Charges**

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
- (c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
- (d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of

one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### **Article 10**

##### **User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### **Article 11**

##### **Fair Competition**

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

## **Article 12**

### **Pricing**

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

## **Article 13**

### **Consultations**

1. Either Party may, at any time, request consultations with the other Party relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

## **Article 14**

### **Amendments**

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

2. Amendments shall enter into force on the date of the last written notification by the Parties confirming the completion of their internal legal procedures necessary for entry into force of the amendments.

## **Article 15**

### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing) of this Agreement, that is not resolved within thirty (30) days of the date established

for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 (Consultations) of this Agreement, may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted sixty (60) days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within thirty (30) days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within thirty (30) days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within forty-five (45) days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of

paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### **Article 16**

##### **Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

#### **Article 17**

##### **Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### **Article 18**

##### **Entry into Force**

The Agreement shall enter into force on the date of the last written notification by the Parties confirming the completion of their internal legal procedures necessary for entry into force of this Agreement.

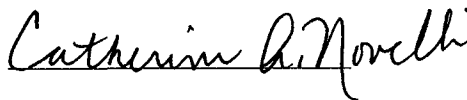
Upon entry into force of this Agreement, the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Ukraine, done on 5 June 2000, shall terminate.

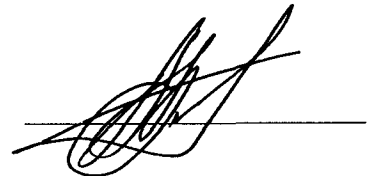
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this 14<sup>th</sup> day of July, 2015, in two originals, in the English and Ukrainian languages. English shall be the authentic language.

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT  
OF UKRAINE:





УГОДА МІЖ УРЯДОМ СПОЛУЧЕНИХ  
ШТАТІВ АМЕРИКИ ТА  
УРЯДОМ УКРАЇНИ ПРО ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Уряд Сполучених Штатів Америки та Уряд України (далі – Сторони);

Прагнучи сприяти міжнародній авіаційній системі, заснованій на конкуренції між авіа підприємствами на ринку з мінімальним втручанням і регулюванням з боку Уряду;

Прагнучи надати авіа підприємствам можливість пропонувати пасажирам і відправникам вантажів різноманітні варіанти обслуговування, та прагнучи заохотити окремі авіа підприємства до розробки та застосовування нових та конкурентоспроможних тарифів;

Прагнучи сприяти розширенню можливостей міжнародного повітряного транспорту;

Прагнучи забезпечити найвищий рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, та в черговий раз підтверджуючи свою серйозну занепокоєність щодо актів або загроз, спрямованих проти безпеки повітряних суден, які загрожують безпеці людей або майна, негативно впливають на здійснення повітряних перевезень і підривають впевненість громадськості в безпеці цивільної авіації; та

Будучи учасниками Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в Чикаго 7 грудня 1944 року;

Домовилися про таке:



Стаття 1  
Визначення

Для цілей цієї Угоди, якщо не встановлено інше, термін:

1. «авіаційні власті» щодо України означає Державну авіаційну службу та щодо Сполучених Штатів – Департамент транспорту, та (або) будь-яку особу чи орган, уповноважений здійснювати функції, які виконує Департамент транспорту або вищезазначена Державна авіаційна служба;
2. «Угода» означає цю Угоду, а також будь-які зміни та доповнення до неї;
3. «повітряні перевезення» означає громадські перевезення повітряним транспортом пасажирів, багажу, вантажу та пошти окремо чи комбіновано, регулярні або нерегулярні, які здійснюються за винагороду чи на умовах оренди;
4. «авіапідприємство Сторони» означає авіапідприємство, яке отримало сертифікат експлуатанта від авіаційних властей Сторони та має основне місце діяльності на території цієї Сторони;
5. «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає:
  - (а) будь-яку поправку, що набрала чинності згідно зі Статтею 94(а) Конвенції та була ратифікована обома Сторонами; та
  - (б) будь-який Додаток чи будь-яку поправку до нього, прийняту згідно зі Статтею 90 Конвенції, у тій мірі в якій такий додаток або поправка в будь-який певний час є чинними для обох Сторін;
6. «повна вартість» означає вартість обслуговування, яке надається, та включає обґрунтований адміністративний збір;
7. «міжнародні повітряні перевезення» означає повітряні перевезення, які здійснюються у повітряному просторі над територією більш ніж однієї держави;
8. «тариф» означає будь-яку плату, ставку або збір, що стягується авіапідприємствами, включаючи їхніх агентів, за перевезення повітряним транспортом пасажирів, багажу чи вантажу (за винятком пошти), включаючи наземний транспорт, пов'язаний із здійсненням міжнародних повітряних перевезень, а також умови, які регулюють стягнення такої плати, ставки чи збору;

9. «зупинка з некомерційними цілями» означає посадку з будь-якою метою, іншою, ніж прийняття на борт або зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу або пошти під час здійснення повітряних перевезень;

10. «територія» означає сухопутні території, внутрішні води та територіальне море, що знаходяться під суверенітетом Сторони; та

11. «збір з користувачів» означає збір, що стягується з авіапідприємств за користування аеропортовими засобами або послугами, засобами з охорони навколишнього середовища в районі аеропорту, аеронавігаційними засобами або засобами з авіаційної безпеки, включаючи користування відповідними послугами та засобами.

## Стаття 2 Надання прав

1. Кожна Сторона надає іншій Стороні такі права з метою здійснення міжнародних повітряних перевезень авіапідприємствами іншої Сторони:

- (a) право здійснювати політ над її територією без посадки;
- (b) право здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями;
- (c) право здійснювати міжнародні повітряні перевезення між пунктами за наступними маршрутами:
  - (i) для авіапідприємств України, з пунктів за межами України через Україну та проміжні пункти до будь-якого пункту або пунктів у Сполучених Штатах та далі до пунктів за межами Сполучених Штатів; а також для вантажного перевезення – між Сполученими Штатами та будь-яким пунктом або пунктами; та
  - (ii) для авіапідприємств Сполучених Штатів, з пунктів за межами Сполучених Штатів через Сполучені Штати та проміжні пункти до будь-якого пункту або пунктів в Україні та далі до пунктів за межами України; а також для вантажного перевезення – між Україною та будь-яким пунктом або пунктами.
- (d) права, іншим чином визначені в цій Угоді.

2. Кожне авіапідприємство будь-якої Сторони може під час виконання одного або всіх рейсів на свій розсуд:

- (a) виконувати польоти в одному або обох напрямках;
- (b) поєднувати різні номери рейсів під час експлуатації одного повітряного судна;
- (c) обслуговувати пункти за межами своєї території, проміжні пункти, пункти за межами території іншої Сторони та пункти на територіях Сторін у будь-якій комбінації та в будь-якому порядку;
- (d) не здійснювати зупинки в будь-якому пункті або пунктах;
- (e) переносити завантаження з будь-якого свого повітряного судна на будь-яке інше своє повітряне судно в будь-якому пункті;
- (f) обслуговувати пункти за межами будь-якого пункту на своїй території з заміною або без заміни повітряного судна чи номеру рейсу, а також пропонувати та рекламувати такі перевезення громадськості в якості прямих сполучень;
- (g) здійснювати зупинки в будь-яких пунктах в межах або за межами території будь-якої Сторони;
- (h) здійснювати транзитні перевезення через територію іншої Сторони; та
- (i) поєднувати завантаження на одному повітряному судні незалежно від того, де це завантаження було прийнято на борт;

без обмежень щодо напрямку або географії польотів, а також без втрати будь-якого права здійснювати перевезення, іншим чином передбачені цією Угодою, за умови, що перевезення, за виключенням вантажних перевезень, є складовою частиною маршруту, що проходить через пункт на території держави походження авіапідприємства.

3. Будь-яке авіапідприємство Сторони може здійснювати міжнародні повітряні перевезення на будь-якій частині або частинах вищезазначених маршрутів без будь-яких обмежень щодо заміни в будь-якому пункті на маршруті типу або кількості повітряних суден, які експлуатуються, за умови, що, за виключенням вантажних перевезень, по відношенню до суден, які відправляються, перевезення за межі такого пункту є продовженням перевезення з території держави походження авіапідприємства, та, по відношенню до суден, які прибувають, перевезення на територію держави походження авіапідприємства є продовженням перевезення з пункту поза межами території, на якій знаходиться такий пункт.

4. Зазначене в цій статті не розглядається як надання права авіапідприємству або авіапідприємствам однієї Сторони брати на борт повітряного судна на території іншої Сторони пасажирів, багаж, вантаж або пошту, які перевозяться за винагороду та призначені для перевезення до іншого пункту на території цієї іншої Сторони.

5. Будь-яке авіапідприємство Сторони, яке здійснює міжнародні нерегулярні повітряні перевезення, які починаються на території будь-якої Сторони, незалежно від того, здійснюється політ в одному або в обох напрямках, матиме право на свій вибір дотримуватися законів, нормативно-правових актів і правил щодо здійснення нерегулярних перевезень держави свого походження або іншої Сторони. Якщо будь-яка Сторона застосовує відмінні правила, норми, умови або обмеження по відношенню до одного або декількох своїх авіапідприємств або авіапідприємств інших країн, то кожне авіапідприємство іншої Сторони буде дотримуватися найменш обмежуючих із таких вимог. Зазначене в цьому пункті не обмежує прав будь-якої Сторони вимагати від авіапідприємств обох Сторін дотримуватися вимог щодо захисту коштів пасажирів, а також прав пасажирів, пов'язаних з скасуванням рейсу та поверненням грошових сум. За винятком правил щодо захисту прав споживачів, зазначених у цьому пункті, жодна Сторона не вимагає від авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює перевезення з території цієї іншої Сторони або третьої країни в одному або в обох напрямках, надання інших документів, крім повідомлення про дотримання ним застосовних законів, нормативно-правових актів і правил, про які йдеться в цьому пункті, або повідомлення про відмову дотримуватися цих законів, нормативно-правових актів або правил, яке надається відповідними авіаційними властями.

### Стаття 3

#### Надання дозволів

1. Кожна Сторона після отримання заявки від авіапідприємства іншої Сторони в формі та порядку, передбаченому для видачі дозволів на виконання польотів і технічних дозволів на експлуатацію договірних ліній, надає з мінімальною процедурною затримкою відповідні дозволи на виконання польотів і технічні дозволи на експлуатацію договірних ліній за умови, що:

- (а) переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належить іншій Стороні, громадянам цієї Сторони чи їм обом;
- (б) авіапідприємство здатне виконувати умови, передбачені законами та нормативно-правовими актами, які звичайно застосовуються під час

здійснення міжнародних повітряних перевезень Стороною, яка розглядає заявку або заявки; та

(с) інша Сторона виконує та застосовує положення статті 6 (Безпека польотів) і статті 7 (Авіаційна безпека) цієї Угоди.

#### Стаття 4

##### Скасування дозволів

1. Будь-яка Сторона може скасувати, призупинити, обмежити дію або встановити відповідні умови щодо дозволів на виконання польотів або технічних дозволів на експлуатацію договірних ліній авіапідприємства, якщо:

- (а) таке авіапідприємство не є авіапідприємством іншої Сторони відповідно до пункту 4 статті 1 (Визначення) цієї Угоди;
- (b) переважне володіння та фактичний контроль над авіапідприємством не належить іншій Стороні, громадянам іншої Сторони чи їм обом; або
- (с) таке авіапідприємство не дотримується законів і нормативно-правових актів, про які йдеться в статті 5 (Застосування законодавства) цієї Угоди.

2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідними для запобігання подальшому порушенню положень підпункту 1(с) цієї статті, права, встановлені цією статтею, використовуватимуться лише після проведення консультації з іншою Стороною.

3. Ця стаття не обмежує прав будь-якої Сторони відмовити у видачі, скасувати, призупинити, обмежити дію або встановити умови щодо дозволу на виконання польотів або технічного дозволу на експлуатацію договірної лінії авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони відповідно до положень статті 6 (Безпека польотів) або статті 7 (Авіаційна безпека) цієї Угоди.

#### Стаття 5

##### Застосування законодавства

1. Закони та нормативно-правові акти однієї Сторони, які регулюють прибуття або відправлення з її території повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден під час перебування на її території, повинні виконуватися такими повітряними суднами під час прибуття, відправлення чи перебуванні в межах території такої Сторони.

2. Під час прибуття на територію, перебування в межах або відправлення з території однієї Сторони її закони і нормативно-правові акти, які регулюють прибуття або відправлення з її території пасажирів, екіпажу або вантажу, що перевозиться на борту повітряних суден (включаючи правила щодо в'їзду, порядку розмитнення, авіаційної безпеки, імміграційного, паспортного, митного та карантинного контролю або, у випадку пошти, поштові правила), повинні виконуватися такими пасажирами, екіпажем або від їх імені, або застосовуватися до вантажу авіапідприємств іншої Сторони.

#### Стаття 6 Безпека польотів

1. З метою здійснення повітряних перевезень, передбачених цією Угодою, кожна Сторона визнає дійсними сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними іншою Стороною та строк дії яких не завершився, за умови, що вимоги щодо таких посвідчень чи свідоцтв принаймні дорівнюють мінімальним стандартам, установленим відповідно до Конвенції. Проте, кожна Сторона може не визнавати дійсними для виконання польотів над її територією посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв, виданих своїм громадянам або визнаних дійсними іншою Стороною.

2. Будь-яка Сторона може направити запит про проведення консультацій з іншою Стороною щодо стандартів з безпеки польотів, які підтримуються іншою Стороною та стосуються аеронавігаційних засобів, екіпажів, повітряних суден і здійснення перевезень авіапідприємствами такої іншої Сторони.

3. Якщо за результатами таких консультацій одна Сторона виявляє, що інша Сторона належним чином не дотримується та не застосовує в цих сферах стандарти з безпеки польотів і вимоги, які принаймні дорівнюють мінімальним стандартам, які можуть бути установлені відповідно до Конвенції, інша Сторона повинна бути поінформована про такі невідповідності, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, та інша Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Кожна Сторона залишає за собою право відмовити у видачі, скасувати, призупинити, обмежити дію дозволу на виконання польотів або технічного дозволу на експлуатацію договірної лінії або встановити умови щодо таких дозволів авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони у випадку, якщо інша Сторона не усуває виявлені недоліки в мінімально можливих строки, а також має право вжити невідкладних заходів по відношенню до такого авіапідприємства або авіапідприємств до проведення консультацій, за умови, що інша Сторона не

дотримується та не застосовує вищезазначені стандарти, а вжиття невідкладних заходів є необхідним для попередження подальшої невідповідності.

#### Стаття 7 Авіаційна безпека

1. Сторони підтверджують, що їх взаємні зобов'язання щодо захисту безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання становлять невід'ємну частину цієї Угоди. Не обмежуючи загальний характер своїх прав і зобов'язань, які виникають на основі міжнародного права, Сторони, зокрема, діють відповідно до положень Конвенції про правопорушення та деякі інші дії, вчинені 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, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 року, та Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, вчиненого в Монреалі 24 лютого 1988 року.

2. Сторони надають одна одній за запитом усю необхідну допомогу з метою запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, а також аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також з метою попередження будь-якої іншої загрози безпеці цивільної навігації.

3. У своїх відносинах Сторони діють відповідно до стандартів з авіаційної безпеки та відповідної рекомендованої практики, встановленої Міжнародною організацією цивільної авіації та визначеної як Додатки до Конвенції; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, які зареєстровані на їх території, експлуатанти повітряних суден, які мають основне місце діяльності або постійне місце перебування на їх території, та експлуатанти аеропортів, які розташовані на їх території, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Сторона погоджується дотримуватись положень з авіаційної безпеки, які встановлені іншою Стороною для в'їзду на її територію, відправлення з неї та перебування в її межах, а також погоджується вживати відповідних заходів для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів, екіпажу, їх багажу та ручної поклажі, а також вантажу та бортових запасів до та під час прийняття на борт чи завантаження. Крім того, кожна Сторона

доброзичливо розглядає будь-який запит іншої Сторони щодо вжиття спеціальних заходів з авіаційної безпеки з метою попередження конкретної загрози.

5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки пасажирів, екіпажу, повітряних суден, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Сторони надаватимуть одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття інших відповідних заходів, які спрямовані на якомога швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

6. Якщо будь-яка Сторона має обґрунтовані підстави вважати, що інша Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки цієї статті, авіаційні власті цієї Сторони можуть направити запит щодо проведення негайних консультацій з авіаційними властями іншої Сторони. Немоżliвість досягти згоди протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати направлення такого запиту є підставою для відмови в наданні, скасування, призупинення, обмеження дії дозволу на виконання польотів і технічного дозволу на експлуатацію договірної лінії або встановлення умов щодо таких дозволів будь-якого авіапідприємства або авіапідприємств цієї Сторони. У разі виникнення надзвичайних обставин будь-яка Сторона може вжити тимчасових заходів до закінчення п'ятнадцятиденного (15) строку.

#### Стаття 8

##### Комерційні можливості

1. Авіапідприємства кожної Сторони мають право відкривати представництва на території іншої Сторони з метою рекламування та здійснення продажу повітряних перевезень.

2. Авіапідприємства кожної Сторони згідно з законами та нормативно-правовими актами іншої Сторони щодо в'їзду на її територію, проживання та працевлаштування, мають право направляти й утримувати на території іншої Сторони адміністративний, технічний, експлуатаційний, персонал з продажу квитків на повітряні перевезення, а також інший персонал, необхідний для забезпечення повітряних перевезень.

3. Кожне авіапідприємство має право самостійно здійснювати на території іншої Сторони наземне обслуговування ("самообслуговування") або, на свій розсуд, обирати постачальника послуг серед конкуруючих між собою постачальників, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково. Можливість надання таких прав залежить виключно від фізичних обмежень, що впливають з міркувань безпеки аеропорту. Якщо, виходячи з таких міркувань, здійснення самообслуговування є неможливим,



послуги з наземного обслуговування будуть доступними для всіх авіапідприємств на рівних умовах; збори складаються з вартості наданих послуг; та ці послуги мають бути такими, які можна порівняти по типу та якості з послугами, які б надавалися в разі можливості здійснення самообслуговування.

4. Авіапідприємство будь-якої Сторони може здійснювати продаж послуг з повітряних перевезень на території іншої Сторони, безпосередньо та на вибір авіапідприємства через його агентів, окрім випадків, спеціально передбачених правилами здійснення нерегулярних перевезень країни, з території якої таке нерегулярне перевезення починається, та які стосуються захисту грошових коштів пасажирів, а також прав пасажирів, пов'язаних з скасуванням рейсу та поверненням грошових сум. Кожне авіапідприємство має право продавати такі перевезення, а будь-яка особа вільно їх купувати в національній або у вільноконвертованій валюті.

5. Кожне авіапідприємство має право конвертувати та переказувати за вимогою місцеві доходи, сума яких перевищує місцеві видатки, до своєї країни та, у випадках, якщо це суперечить законам і нормативно-правовим актам, які звичайно застосовуються, до іншої країни або країн на свій вибір. Конвертацію та переказ дозволяється здійснювати в найкоротші строки без обмежень або оподаткування цих сум за курсом обміну, який застосовується до поточних операцій і переказу на дату, коли авіапідприємство подає першу заявку на переказ.

6. Авіапідприємствам кожної Сторони дозволяється сплачувати місцеві витрати, включаючи купівлю палива, на території іншої Сторони в національній валюті. Авіапідприємства кожної Сторони, на власний розсуд, можуть сплачувати такі витрати на території іншої Сторони у вільноконвертованій валюті згідно з національними правилами в сфері валютного регулювання.

7. Здійснюючи або пропонуючи послуги з перевезень, передбачених цією Угодою, будь-яке авіапідприємство однієї Сторони може укладати спільні комерційні домовленості, такі, як угоди про надання блоку крісел, про спільне використання кодів або домовленості про лізинг з:

- (a) авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Сторони;
- (b) авіапідприємством або авіапідприємствами третьої країни; та
- (c) перевізником будь-якої країни, що здійснює перевезення наземним транспортом;

за умови, що всі учасники таких домовленостей (i) мають відповідні повноваження та (ii) відповідають вимогам, які звичайно застосовуються до таких домовленостей.

8. Авіапідприємствам і непрямим постачальникам послуг з вантажних перевезень обох Сторін дозволяється без будь-яких обмежень залучати до міжнародних повітряних перевезень будь-який наземний транспорт для перевезення вантажу до або з будь-яких пунктів на територіях Сторін, або третіх країн, включаючи перевезення до та з усіх аеропортів, у яких встановлено митні пільги, а також дозволяється перевозити вантаж, який знаходиться на митному складі та є не розмитненим, згідно з законами і нормативно-правовими актами, які застосовуються. Такий вантаж, що перевозиться наземним чи повітряним транспортом, допускається в аеропорту до митного оформлення та митних пільг. Авіапідприємства можуть на вибір здійснювати наземні перевезення самостійно або забезпечити їх здійснення шляхом укладення домовленостей з іншими перевізниками, які здійснюють перевезення наземним транспортом, включаючи наземні перевезення, які здійснюються іншими авіапідприємствами та непрямими постачальниками послуг з вантажних повітряних перевезень. Такі інтермодальні вантажні перевезення можуть бути запропоновані як єдине перевезення шляхом поєднання тарифу за комбіноване повітряне та наземне перевезення за умови недопущення дезінформації вантажовідправників стосовно такого перевезення.

#### Стаття 9

##### Мита та збори

1. Після прибуття на територію однієї Сторони повітряні судна, які експлуатуються авіапідприємствами іншої Сторони під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, їх комплектне бортове обладнання, наземне обладнання, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини (включаючи двигуни), бортові запаси (включаючи, але не обмежуючись такими продуктами, як продукти харчування, алкогольні та безалкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу або користування пасажирами в обмеженій кількості під час польоту), а також інші предмети, призначені для використання або які використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення, звільняються на основі взаємності від усіх імпорتنних обмежень, податків на майно та податків на капітал, мит, акцизних зборів, а також інших подібних платежів і зборів, які (a) встановлюються національними органами влади та (b) не базуються на вартості послуг, які надаються, за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна.

2. На основі взаємності також звільняються від податків, платежів, мит і зборів, зазначених у пункті 1 цієї статті, за винятком зборів, які базуються на вартості послуг, що надаються:

- (а) бортові запаси, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони та прийняті на борт у межах встановлених лімітів для використання на борту повітряного судна, яке відправляється з аеропорту, авіапідприємства іншої Сторони, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси повинні бути використані на відрізку польоту, що здійснюється над територією Сторони, де вони були прийняті на борт;
- (б) наземне обладнання та запасні частини (включаючи двигуни), ввезені на територію будь-якої Сторони з метою обслуговування, технічного обслуговування або ремонту повітряного судна авіапідприємства іншої Сторони, що експлуатується під час здійснення міжнародних повітряних перевезень;
- (с) паливо, мастильні матеріали та витратні технічні запаси, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони для використання на борту повітряного судна авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси повинні бути використані на відрізку польоту, що здійснюється над територією Сторони, де вони були прийняті на борт; та
- (д) інформаційні та рекламні матеріали, ввезені або поставлені на територію будь-якої Сторони та прийняті на борт у межах встановлених лімітів для використання на борту повітряного судна, яке відправляється з аеропорту, авіапідприємства іншої Сторони, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці матеріали повинні бути використані на відрізку польоту, що здійснюється над територією Сторони, де вони були прийняті на борт.

3. До обладнання та запасів, зазначених у пунктах 1 та 2 цієї статті, може бути висунута вимога щодо їх перебування під наглядом або контролем відповідних органів влади.

4. Звільнення, передбачені цією статтею, також надаються у випадку, якщо авіапідприємства однієї Сторони уклали домовленості з іншим авіапідприємством щодо позичання або передачі на території іншої Сторони матеріалів, зазначених у пунктах 1 і 2 цієї статті, за умови, що інша Сторона надає цьому авіапідприємству такі ж звільнення.

Стаття 10  
Збори з користувачів

1. Збори з користувачів, які можуть стягуватися компетентними органами або установами кожної Сторони, які стягують збори, з авіапідприємств іншої Сторони, повинні бути справедливими, обґрунтованими, недискримінаційними та пропорційно розподілятися між категоріями користувачів. У будь-якому випадку такі збори стягуються з авіапідприємств іншої Сторони на умовах не менш вигідних, ніж найвигідніші, за яких вони стягуються з іншого авіапідприємства на момент встановлення розміру зборів.

2. Збори з користувачів, які стягуються з авіапідприємств іншої Сторони компетентними органами або установами, які стягують збори, можуть відображати, але не повинні перевищувати, повну вартість аеропортових засобів, засобів щодо охорони навколишнього середовища в районі аеропорту, аеронавігаційних засобів і засобів авіаційної безпеки, а також послуг, що надаються в аеропорту або в межах системи аеропорту. Такі збори можуть включати обґрунтований коефіцієнт рентабельності активів після їх амортизації. Засоби та послуги, за користування якими стягуються збори, надаються на належному та економічному рівні.

3. Кожна Сторона сприяє проведенню консультацій між компетентними органами або установами на своїй території, які стягують збори, та авіапідприємствами, які користуються послугами та засобами, та заохочує компетентні органи або установи, які стягують збори, та авіапідприємства до обміну інформацією, яка може бути необхідною для ретельного аналізу обґрунтованості зборів відповідно до принципів, визначених у пунктах 1 та 2 цієї статті. Кожна Сторона сприяє тому, щоб компетентні органи, які стягують збори, в прийнятні строки надавали користувачам пропозиції стосовно змін щодо зборів з користувачів для того, щоб користувачі мали змогу висловити свою точку зору з цього питання до введення в дію таких змін.

4. Жодна Сторона не буде залучена до процедури вирішення спорів відповідно до статті 15 (Вирішення спорів) цієї Угоди у разі порушення будь-якого положення цієї статті, за винятком випадків, коли вона: (а) не проаналізувала в розумні строки розмір збору або практику його стягнення, що є предметом незадоволення, висловленого іншою Стороною; або (б) за результатами такого аналізу не вжила всіх необхідних заходів в межах своїх повноважень з метою перегляду розміру збору або практики його стягнення, що не відповідає положенням цієї статті.

Стаття 11  
Справедлива конкуренція

1. Кожна Сторона надає авіапідприємствам обох Сторін рівні та справедливі можливості для конкуренції під час здійснення міжнародних повітряних перевезень, які регулюються цією Угодою.
2. Кожна Сторона дозволяє кожному авіапідприємству визначати частоту та ємність міжнародних повітряних перевезень, що ним пропонуються, враховуючи комерційну ситуацію на ринку. Відповідно до цього права жодна Сторона не обмежує в односторонньому порядку обсяг перевезень, їх частоту або регулярність, або тип/типи повітряних суден, які експлуатуються авіапідприємствами іншої Сторони, окрім випадків, коли такі обмеження встановлюються з митних, технічних, експлуатаційних причин або з причин охорони навколишнього середовища відповідно до єдиних умов, передбачених Статтею 15 Конвенції.
3. Жодна Сторона не застосовує до авіапідприємств іншої Сторони права першої відмови, завищені ставки, необґрунтовані платежі або не висуває будь-яких інших вимог щодо ємності, частоти або обсягу повітряних перевезень, які б не відповідали цілям цієї Угоди.
4. Жодна Сторона не вимагає від авіапідприємств іншої Сторони подання на затвердження розкладів руху, програм виконання нерегулярних рейсів або операційних планів, окрім випадків, коли це вимагається на недискримінаційній основі з метою забезпечення єдиних умов, передбачених пунктом 2 цієї статті, або може бути дозволено в окремих випадках, передбачених цією Угодою. Якщо Сторона вимагає подання таких документів для ознайомлення, вона зводить до мінімуму адміністративні формальності та процедури, які вимагаються від посередників з надання послуг з повітряних перевезень та авіапідприємств іншої Сторони під час подання цих документів.

Стаття 12  
Встановлення тарифів

1. Кожна Сторона дозволяє авіапідприємствам обох Сторін встановлювати тарифи на повітряні перевезення, враховуючи комерційну ситуацію на ринку.
2. Тарифи, встановлені на міжнародні повітряні перевезення, які здійснюються між територіями Сторін, не повинні надаватися на затвердження. Не зважаючи на вищезгадане, авіапідприємства Сторін на запит надають авіаційним властям Сторін негайний доступ до інформації щодо історичних, діючих та запропонованих до встановлення тарифів у такий спосіб та у вигляді, що є прийнятним для таких авіаційних властей.

Стаття 13  
Консультації

Будь-яка Сторона може в будь-який час направити запит щодо проведення консультацій з іншою Стороною стосовно цієї Угоди. Такі консультації розпочнуться в найкоротші строки, але не пізніше ніж через шістдесят (60) днів з дати отримання іншою Стороною письмового запиту, якщо Сторони не домовилися про інше.

Стаття 14  
Зміни та доповнення

1. Зміни та доповнення до цієї Угоди можуть бути внесені за письмовою згодою Сторін.
2. Зміни та доповнення набувають чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін, яке підтверджує завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання змінами та доповненнями чинності.

Стаття 15  
Вирішення спорів

1. Будь-який спір, який виникає в рамках цієї Угоди, окрім спорів, що можуть виникати на підставі статті 12 (Встановлення тарифів) цієї Угоди, не врегульований протягом тридцяти (30) днів з дати, визначеної для проведення консультацій згідно з запитом щодо проведення таких консультацій відповідно до статті 13 (Консультації) цієї Угоди, може бути переданий за згодою Сторін на розгляд будь-якій особі або органу. Якщо Сторони не дійшли згоди з цього питання, будь-яка Сторона може направити іншій Стороні дипломатичними каналами письмовий запит щодо арбітражного вирішення спору.
2. Арбітражне вирішення спору здійснюється арбітражним судом, що складається з трьох арбітрів, які призначаються наступним чином:
  - (а) протягом тридцяти (30) днів з дати отримання запиту щодо арбітражного вирішення спору, кожна Сторона призначає по одному арбітру. Протягом шістдесяти (60) днів з дати призначення цих двох арбітрів, вони за взаємною згодою призначають третього арбітра, який діє як Президент арбітражного суду;
  - (б) якщо будь-яка Сторона не може призначити арбітра, або якщо третій

арбітр не призначений відповідно до підпункту (а) цього пункту, будь-яка Сторона може звернутися до Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації з проханням здійснити призначення необхідного арбітра або арбітрів протягом тридцяти (30) днів. Якщо Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації є громадянином однієї зі Сторін, Перший віце-президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації, який не був усунений з цієї ж причини, здійснює призначення.

3. Арбітражний суд має право визначати межі своєї юрисдикції відповідно до цієї Угоди та, за виключенням випадків, коли домовлено про інше, встановлювати свої власні процесуальні норми. З моменту як арбітражний суд сформовано, він може на запит будь-якої Сторони рекомендувати тимчасові допоміжні заходи до моменту прийняття ним остаточного рішення. На запит будь-якої зі Сторін або якщо арбітражний суд вважає за необхідне, не пізніше ніж через п'ятнадцять (15) днів з дати, коли арбітражний суд остаточно сформовано, проводиться конференція з метою чіткого визначення питань, які виносяться на його розгляд і конкретних процедур, яких слід дотримуватись.

4. Якщо не домовлено про інше або якщо арбітражний суд не вирішив іншого, позов подається протягом сорока п'яти (45) днів з дати, коли арбітражний суд остаточно сформовано, та протягом шістдесяти (60) днів після цього надається письмове заперечення відповідача щодо позову. Будь-яка відповідь позивача повинна бути надана протягом тридцяти (30) днів з дати надання письмового заперечення відповідача щодо позову. Будь-яка відповідь відповідача надається протягом тридцяти (30) днів відповідно. На запит будь-якої Сторони або якщо арбітражний суд вважає за необхідне, судові слухання розпочнуться протягом сорока п'яти (45) днів з дати подання останнього клопотання.

5. Арбітражний суд докладає зусиль, щоб надати письмове рішення по суті справи протягом тридцяти (30) днів після завершення слухань, або, якщо судові слухання не проводились – з дати подання останнього клопотання. Арбітражний суд приймає рішення більшістю голосів.

6. Сторони можуть подати запити про надання роз'яснень щодо рішення арбітражного суду протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати його прийняття, та будь-яке роз'яснення має бути надане протягом п'ятнадцяти (15) днів з дати отримання такого запиту.

7. Кожна Сторона забезпечує виконання в повному обсязі будь-якого рішення арбітражного суду відповідно до свого національного законодавства.

8. Витрати арбітражного суду, включаючи плату арбітрам та їх витрати,

розподіляються порівну між Сторонами. Будь-які витрати, пов'язані з участю Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації відповідно до процедур, про які йдеться в пункті 2(b) цієї статті, вважаються частиною витрат арбітражного суду.

#### Стаття 16 Припинення дії

Будь-яка Сторона може в будь-який час письмово повідомити іншу Сторону про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода припиняє дію опівночі за Гринвічем наприкінці поточного періоду авіаперевезень Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) у році, наступному за датою отримання письмового повідомлення про припинення дії цієї Угоди, якщо це повідомлення не було відкликано за згодою Сторін до закінчення цього періоду.

#### Стаття 17 Реєстрація в ІКАО

Ця Угода та всі зміни та доповнення до неї реєструються в Міжнародній організації цивільної авіації.

#### Стаття 18 Набрання чинності

Ця Угода набирає чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін, яке підтверджує завершення виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.

Після набрання чинності цієї Угоди припиняє дію Угода між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряний транспорт, вчинена 5 червня 2000 року.



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

УЧИНЕНО в Вашингтоні, дня 4 липня 2015 року, в двох примірниках, кожний англійською та українською мовами. Текст англійською мовою має переважну силу.

За Уряд Сполучених Штатів  
Америки

За Уряд України

Catherine A. Novelli

