

Warszawa, dnia 3 stycznia 2017 r.

Poz. 4

**UMOWA**

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy  
o transporcie lotniczym,**

podpisana w Kijowie dnia 12 marca 2013 r.

**Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Gabinet Ministrów Ukrainy, zwane dalej  
„Umawiającymi się Stronami”;**

**będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,  
sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku;**

**dążąc do rozwijania współpracy w dziedzinie transportu lotniczego  
i przyczynienia się do postępu w międzynarodowym lotnictwie cywilnym;**

**dążąc do zawarcia umowy o transporcie lotniczym w celu ustanawiania  
linii lotniczych między i poza terytoriami Rzeczypospolitej Polskiej oraz  
Ukrainy;**

**mając na uwadze Umowę między Wspólnotą Europejską a Ukrainą  
dotyczącą pewnych aspektów usług lotniczych, sporządzoną w Kijowie  
dnia 1 grudnia 2005 roku;**

**uzgodniły, co następuje:**

## **Artykuł 1**

### **UŻYWANE WYRAŻENIA**

Dla celów niniejszej Umowy:

(a) „władze lotnicze” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Ukrainy, Państwową Administrację Lotnictwa, albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ prawnie upoważnione do wykonywania funkcji należących do tych władz;

(b) „uzgodniona linia” oznacza regularną linię lotniczą ustanowioną na trasie określonej w Załączniku I do niniejszej Umowy w celu przewozu pasażerów, bagażu i poczty, oddzielnie lub łącznie;

(c) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, Załączniki do niej i jakiegokolwiek zmiany do nich lub do Umowy;

(d) „certyfikat przewoźnika lotniczego”:

- w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lub grupie przedsiębiorstw przez właściwe władze, który potwierdza, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;

- w przypadku Ukrainy oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu przez władze lotnicze który potwierdza, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;

(e) „zdolność przewozowa” oznacza:

- w odniesieniu do statku powietrznego, dostępną ilość miejsc i/lub załadunek ładunku tego statku powietrznego na trasie lub odcinku trasy;

- w odniesieniu do określonej trasy, pojemność statku powietrznego eksploatowanego na danej trasie, pomnożoną przez częstotliwość operacji tego statku powietrznego w określonym czasie na trasie lub odcinku tej trasy;

(f) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę Załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z artykułami 90 i 94, w zakresie, w jakim te załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;

(g) „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 3 niniejszej Umowy;

(h) „skuteczna kontrola regulacyjna”:

- w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej opiera się między innymi na: posiadaniu przez przedsiębiorstwo lotnicze ważnej koncesji wydanej przez właściwe władze oraz spełnieniu kryteriów eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych ustalonych przez właściwe władze, takich jak potwierdzenie kondycji finansowej, zdolność do spełnienia wymogu interesu publicznego, tam gdzie ma to zastosowanie, obowiązek zapewnienia usługi itp., a także wprowadzeniu i utrzymywaniu przez państwo członkowskie Unii Europejskiej programów nadzoru bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa spełniających przynajmniej standardy Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

- w przypadku Ukrainy oznacza związek ustanowiony na mocy praw i zobowiązań, które przyznają możliwość wywierania decydującego wpływu na przedsiębiorstwo lotnicze;

(i) „ustanowienie unijnego przedsiębiorstwa lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” oznacza, że dane przedsiębiorstwo lotnicze faktycznie i efektywnie prowadzi działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach stałych porozumień. Forma prawna, w jakiej

prowadzona jest ta działalność, oddział lub jednostka zależna posiadająca osobowość prawną, nie powinna być w tym kontekście czynnikiem rozstrzygającym;

(j) „państwo członkowskie Unii Europejskiej” oznacza Państwo, które jest umawiającą się stroną Traktatu ustanawiającego Unię Europejską;

(k) „koncesja”:

- w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu lotniczemu przez państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za przedsiębiorstwo, zezwalające na wykonywanie przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, poczty i/lub ładunków, na warunkach określonych w koncesji, za wynagrodzeniem i/lub na zasadzie najmu;

- w przypadku Ukrainy oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu lotniczemu przez władze lotnicze, zezwalające na wykonywanie przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, poczty i/lub ładunków, na warunkach określonych w koncesji;

(l) „określona trasa” oznacza każdą trasę określoną w Załączniku I do niniejszej Umowy;

(m) „standard” oznacza jakąkolwiek specyfikację charakterystycznych cech fizycznych, konfiguracji, materiałów, wydajności, personelu lub procedury oraz innych podobnych kwestii wyszczególnionych w artykule 37 Konwencji, których jednolite stosowanie jest wymagane jako niezbędne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz do których Umawiające się Strony będą stosować się zgodnie z Konwencją; w przypadku niemożliwości stosowania standardów, obowiązkowa jest notyfikacja do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z artykułem 38 Konwencji;

(n) „taryfa” oznacza ceny pobierane za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny i warunki

innych usług świadczonych przez przedsiębiorstwo lotnicze, w związku z przewozem lotniczym, z wyłączeniem wynagrodzenia i warunków przewozu poczty;

(o) „terytorium Umawiającej się Strony” oznacza terytorium Państwa którejkolwiek Umawiającej się Strony i posiada znaczenie określone w artykule 2 Konwencji;

(p) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nałożoną na przedsiębiorstwa lotnicze przez właściwe władze Rzeczypospolitej Polskiej i Ukrainy lub na której nałożenie dana władza zezwoliła z tytułu korzystania z portu lotniczego albo urządzeń nawigacji lotniczej lub udogodnień dla żeglugi powietrznej, włączając usługi związane z przelotami, lub związane z tym usługi, a także opłatę za urządzenia dla statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunków;

(q) „traktaty UE” oznacza Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

## **Artykuł 2 PRZYZNANIE PRAW**

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla ustanowienia i eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez tę drugą Umawiającą się Stronę:

(a) przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

(b) lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych; oraz

(c) lądowania na jej terytorium w punktach wyszczególnionych w Załączniku I do niniejszej Umowy, w celu zabrania na pokład statku powietrznego oraz pozostawienia pasażerów, bagażu i ładunków, włączając pocztę, oddzielnie lub łącznie.

2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład statku powietrznego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów, bagażu i ładunków, włączając pocztę, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli z powodu konfliktu zbrojnego, działań o charakterze politycznym lub wyjątkowych okoliczności, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie jest w stanie eksploatować linii na jej normalnej trasie, druga Umawiająca się Strona dołoży wszelkich starań dla ułatwienia kontynuowania eksploatacji takiej linii, poprzez odpowiednie czasowe zmiany takich tras.

### **Artykuł 3**

#### **WYZNACZENIE I ZEZWOLENIE**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć pisemnie drugiej Umawiającej się Stronie jedno lub więcej przedsiębiorstw lotniczych w celu eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku I do niniejszej Umowy oraz cofnąć lub zamienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie, cofnięcia i zmiany będą przekazane drugiej Umawiającej się Stronie drogą dyplomatyczną.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosków od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego w formie i trybie wymaganym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych, druga Umawiająca się Strona udzieli bezzwłocznie odpowiednich zezwoleń i upoważnień, pod warunkiem, że:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

- jest ono ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej;

- państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym, a właściwa władza lotnicza jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; oraz

- jest ono własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich Unii Europejskiej i/lub obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, i/lub innych państw wymienionych w Załączniku II do niniejszej Umowy i/lub obywateli tych innych państw;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Ukrainę:

- jest ono ustanowione i zarejestrowane na terytorium Ukrainy i posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z jej obowiązującym prawem krajowym;

- Ukraina sprawuje i utrzymuje efektywną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz

- przedsiębiorstwo lotnicze jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i jest skutecznie kontrolowane przez Ukrainę i/lub obywateli Ukrainy.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą wymagać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia im, że jest ono w stanie spełnić warunki, określone zgodnie z obowiązującym prawem Państwa tej Umawiającej się Strony, normalnie i odpowiednio stosowane w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez te władze zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie tak wyznaczone i upoważnione, może rozpocząć operacje na uzgodnionych liniach, pod warunkiem że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

## **Artykuł 4**

### **COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE LUB OGRANICZENIE ZEZWOLENIA**

1. Każda Umawiająca się Strona może cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenie techniczne przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę, gdy:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

- nie jest ono ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej;

- państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym, lub właściwa władza lotnicza nie jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; lub

- nie jest ono własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich Unii Europejskiej i/lub obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, i/lub innych państw wymienionych w Załączniku II do niniejszej Umowy i/lub obywateli tych innych państw;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Ukrainę:

- nie jest ono ustanowione lub nie jest zarejestrowane na terytorium Ukrainy lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z jej obowiązującym prawem krajowym; lub

- Ukraina nie wykonuje lub nie utrzymuje efektywnej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub



- przedsiębiorstwo lotnicze nie jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy lub nie jest skutecznie kontrolowane przez Ukrainę i/lub przez obywateli Ukrainy;

(c) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze nie eksploatuje linii lotniczych zgodnie z warunkami przewidzianymi w niniejszej Umowie; lub

(d) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze nie spełnia warunków przewidzianych zgodnie z obowiązującym prawem normalnie stosowanym do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wnioski lub wnioski; lub

(e) druga Umawiająca się Strona nie przestrzega postanowień artykułu 16 niniejszej Umowy.

2. Prawa określone w niniejszym artykule mogą być wykonywane jedynie po konsultacjach z drugą Umawiającą się Stroną, przeprowadzonych zgodnie z artykułem 19 niniejszej Umowy, chyba że istotne jest niezwłoczne działanie w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępów 1(c), 1(d) lub 1 (e) niniejszego artykułu.

## **Artykuł 5** **STOSOWANIE PRAWA**

1. Prawo obowiązujące w Państwie jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia na terytorium lub opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych w czasie ich pobytu na jej terytorium, będzie stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy przybyciu, opuszczaniu lub podczas pobytu w granicach tego terytorium.

2. Prawo obowiązujące w Państwie jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, odprawy, imigracji, spraw paszportowych, spraw celnych i kwarantanny będzie stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, lub w jego

imieniu, do jego załóg, pasażerów oraz ładunków, w tym poczty, przy przybyciu, opuszczaniu i podczas pobytu w granicach terytorium tej Umawiającej się Strony.

## **Artykuł 6**

### **OBSŁUGA NAZIEMNA**

Z zastrzeżeniem prawa obowiązującego w Państwie każdej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej prawa Unii Europejskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”) lub, według swojego uznania, do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, który zapewni usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie obowiązujące prawo ogranicza lub wyklucza własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej lub usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców.

## **Artykuł 7**

### **OPŁATY CELNE**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie, na zasadzie wzajemności, zwalniać wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony w możliwie najszerszym zakresie wynikającym z prawa krajowego obowiązującego w swoim Państwie z opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków stosowanych do statków powietrznych, paliwa lotniczego, smarów, zużywających się zapasów technicznych, części zamiennych w tym silników, normalnego wyposażenia statków powietrznych, zapasów pokładowych w tym żywności, napojów, tytoniu i innych produktów przeznaczonych do sprzedaży pasażerom w ograniczonych ilościach w czasie lotu oraz innych pozycji przeznaczonych do użycia lub zużycia wyłącznie w powiązaniu z eksploatacją lub wykonywaniem obsługi statków powietrznych

wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego tej drugiej Umawiającej się Strony eksploatującego uzgodnione linie, a także w odniesieniu do zapasów biletów, lotniczych listów przewozowych, jakichkolwiek materiałów posiadających znaki przedsiębiorstwa i zwykłych materiałów publicystycznych rozprowadzanych bezpłatnie przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami.

2. Zwolnienie udzielone w niniejszym artykule będzie stosowane w odniesieniu do pozycji, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu:

(a) przywiezionych na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(b) pozostawionych na pokładzie statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony przy przylocie lub opuszczeniu terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

(c) zabranych na pokład statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony z zamiarem zużycia ich przy eksploatacji uzgodnionych linii

niezależnie czy te pozycje będą używane lub zużyte całkowicie na terytorium Umawiającej się Strony przyznającej zwolnienie, pod warunkiem że te pozycje nie zostaną odstąpione i/lub sprzedane na terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy pozostawione na pokładzie statków powietrznych, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą organów celnych Państwa tej Umawiającej się Strony. W takim przypadku będą one mogły być poddane kontroli wymienionych organów do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają

inne przeznaczenie zgodnie z prawem celnym obowiązującym w Państwie tej Umawiającej się Strony.

4. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, mogą być poddani kontroli związanej z ochroną lotnictwa. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych podatków.

5. Żadne postanowienie niniejszej Umowy nie będzie ograniczać prawa jakiegokolwiek Umawiającej się Strony do nałożenia, na zasadach niedyskryminujących, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium, przeznaczone do użytku przez statek powietrzny:

- wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Rzeczypospolitej Polskiej wykonującego operacje między punktem na terytorium Ukrainy a innym punktem na terytorium Ukrainy; oraz
- wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Ukrainy wykonującego operacje między punktem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym punktem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

## **Artykuł 8**

### **UCZCIWA KONKURENCJA**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe warunki konkurowania przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą ustalać zdolność przewozową na określonej trasie zgodnie z warunkami eksploatacyjnymi określonymi w Załączniku I do niniejszej Umowy. Władze lotnicze jakiegokolwiek Umawiającej się Strony nie będą jednostronnie ograniczać częstotliwości, zdolności przewozowej lub typu statków powietrznych eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem

przypadków, gdy byłyby to wymagane ze względów celnych, technicznych, eksploatacyjnych lub wiązanych z ochroną środowiska, według ujednoliconych warunków zgodnych z Artykułem 15 Konwencji.

3. Każda Umawiająca się Strona nie zezwoli na jakiegokolwiek formy dyskryminacji lub nieuczciwe praktyki konkurencyjne niekorzystnie wpływające na możliwość konkurowania wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

### **Artykuł 9** **ROZKŁADY LOTÓW**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą, z wyprzedzeniem czterdziestu pięciu (45) dni przed proponowaną datą wprowadzenia ich w życie, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład swoich uzgodnionych linii, wyszczególniając częstotliwość, godziny operacji, typ statku powietrznego, konfigurację oraz ilość miejsc oferowanych do publicznej sprzedaży.

2. Wszelkie kolejne zmiany do zatwierdzonego rozkładu lotów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

### **Artykuł 10** **TARYFY**

1. Taryfy stosowane na jakiegokolwiek uzgodnionej linii będą ustalane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze w rozsądnej wysokości, z uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz charakterystykami linii. Władze lotnicze Umawiających się Stron będą uważać taryfy za niedopuszczalne, gdy są zbyt dyskryminujące, nadmiernie wysokie lub restrykcyjne z powodu dominującej pozycji lub sztucznie zaniżone z powodu bezpośredniej lub pośredniej subwencji lub wsparcia.

2. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą żądać notyfikacji lub przedłożenia taryf za przewóz pasażerów na liniach lotniczych eksploatowanych zgodnie z niniejszą Umową. Niniejsze nie będzie obejmować taryf za przewóz ładunków lub taryf pobieranych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony za przewóz między punktami na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony i państwem trzecim.

3. Interwencja władz lotniczych Umawiających się Stron będzie ograniczona do:

(a) zapobieżenia zbyt niskim lub dyskryminacyjnym taryfom; lub

(b) ochrony konsumentów przed zbyt wysokimi lub zbyt restrykcyjnymi taryfami wynikającymi albo z nadużycia pozycji dominującej albo stosowanych praktyk między przedsiębiorstwami lotniczymi; lub

(c) ochrony przedsiębiorstw lotniczych przed taryfami sztucznie zaniżonymi z powodu bezpośredniego lub pośredniego subsydiowania lub wsparcia.

4. Jeżeli władze lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony uważają, że jakakolwiek taka taryfa jest niezgodna z zasadami wymienionymi w niniejszym artykule, powinny one wysłać do danego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego odpowiednie powiadomienie w tej sprawie. Władze lotnicze wysyłając takie powiadomienie mogą zażądać konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony oraz poinformować w tym powiadomieniu o powodach swojego niezadowolenia. Konsultacje takie powinny odbyć się nie później niż czternaście (14) dni po otrzymaniu takiej prośby.



## **Artykuł 11**

### **DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do utworzenia swoich oddziałów i/lub przedstawicielstw na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z prawem obowiązującym w Państwie tej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z prawem obowiązującym w Państwie tej drugiej Umawiającej się Strony, własnego personelu niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.

3. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio i/lub za pośrednictwem swoich agentów. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo sprzedawać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lotnicze dokumenty przewozowe za walutę krajową lub w walucie wymiennej, zgodnie z prawem dewizowym obowiązującym w Państwie tej drugiej Umawiającej się Strony.

## **Artykuł 12**

### **TRANSFER WPLYWÓW**

Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do wymiany i transferu do swojego Państwa nadwyżki wpływów nad wydatkami, uzyskanej na swoim terytorium w związku z przewozem na uzgodnionych liniach pasażerów, bagażu, ładunków, w tym poczty. Wymiana i transfer będzie dokonywany przy zastosowaniu kursu wymiany stosowanego do bieżących płatności oraz zgodnie z obowiązującym krajowym prawem dewizowym.

### **Artykuł 13**

## **OPŁATY OD UŻYTKOWNIKA**

Opłaty, stosowane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony w odniesieniu do operacji wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, za korzystanie z portów lotniczych otwartych do użytku publicznego, urządzeń nawigacji lotniczej oraz innych urządzeń lotniczych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony będą ustalane zgodnie z polityką Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz pobierane zgodnie z jednolitymi warunkami stosowanymi bez dyskryminacji w odniesieniu do przynależności państwowej danych statków powietrznych.

### **Artykuł 14**

## **ŚWIADECTWA I LICENCJE**

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wydane lub uznane za ważne zgodnie z prawem obowiązującym w Państwie jednej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej z ustawami i przepisami Unii Europejskiej, i nadal pozostające w mocy, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że wymagania, zgodnie z którymi takie świadectwa i licencje zostały wydane lub uznane za ważne, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, ustalonych zgodnie z Konwencją.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad swoim terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych obywatelom swojego Państwa przez drugą Umawiającą się Stronę.



## **Artykuł 15**

### **OCHRONA LOTNICTWA**

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzoną w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, sporządzonego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 roku oraz jakiegokolwiek innej umowy międzynarodowej w sprawie ochrony lotnictwa cywilnego, do której przystąpiły obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z postanowieniami dotyczącymi ochrony lotnictwa ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie

postanowienia dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Umawiające się Strony będą wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na terytorium Umawiających się Stron lub w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej użytkownicy statków powietrznych, którzy są ustanowieni na jej terytorium zgodnie z Traktatami UE i posiadający ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi postanowieniami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej użytkowników statków powietrznych przy wlocie, wylocie lub pobycie w granicach terytorium drugiej Umawiającej się Strony, można było żądać przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów, załogi, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wpuszczania na pokład i załadowywania.

5. Każda Umawiająca się Strona będzie pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

6. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby jego zaistnienia.

## **Artykuł 16**

### **BEZPIECZEŃSTWO**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną dotyczących przyjętych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w każdej dziedzinie dotyczącej załogi lotniczej, statków powietrznych lub ich eksploatacji. Konsultacje takie odbędą się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania takiej prośby.

2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona skutecznie nie stosuje i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w jakiegokolwiek z takich dziedzin, które są co najmniej równe minimalnym standardom ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, pierwsza Umawiająca się Strona powiadomi drugą Umawiającą się Stronę o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne dla zapewnienia tych minimalnych standardów, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze. Nie podjęcie przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich działań w terminie piętnastu (15) dni lub w dłuższym terminie jaki może być uzgodniony, stanowi podstawę dla zastosowania artykułu 4 niniejszej Umowy.

3. Zgodnie z artykułem 16 Konwencji Umawiające się Strony zgadzają się, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub w imieniu wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony na liniach do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego, w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego jak i jego załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia (w niniejszym artykule zwanej „inspekcją rampową”), pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia eksploatacji takiego statku powietrznego.

4. Jeżeli w wyniku jakiegokolwiek takiej inspekcji rampowej lub serii inspekcji rampowych powstaną:

(a) poważne zastrzeżenia, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją, lub

(b) poważne zastrzeżenia odnośnie braku efektywnego utrzymywania i stosowania standardów bezpieczeństwa, ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją,

Umawiająca się Strona dokonująca inspekcji, dla celów artykułu 33 Konwencji, może stwierdzić, że wymagania, na podstawie których zostały wydane lub uznane za ważne świadectwa lub licencje w odniesieniu do tego statku powietrznego lub w odniesieniu do załogi tego statku powietrznego, albo, że wymagania, zgodnie z którymi eksploatowany jest ten statek powietrzny, nie są równe lub wyższe od minimalnych standardów ustalonych zgodnie z Konwencją.

5. W przypadku, gdy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego odmawia dostępu w celu przeprowadzenia, zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, inspekcji rampowej statku powietrznego eksploatowanego przez lub w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony, druga Umawiająca się Strona może stwierdzić, że istnieją poważne zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 4 niniejszego artykułu i wyciągnąć wnioski, o których mowa w wymienionym ustępie.

6. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy w wyniku inspekcji rampowej, serii inspekcji rampowych, odmowy dostępu dla inspekcji rampowej, konsultacji lub innych działań, pierwsza Umawiająca się Strona uzna, że istotne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

7. Wszelkie działania podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę w stosunku do wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z ustępem 2 lub ustępem 6 niniejszego artykułu, powinny być zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla prowadzenia takich działań.

8. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym skuteczną kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, prawa Ukrainy zgodnie z niniejszym artykułem mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to drugie państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

### **Artykuł 17**

#### **DANE STATYSTYCZNE**

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać lub spowodują dostarczenie przez swoje wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na żądanie, okresowych lub innych danych statystycznych, jakie mogą być rozsądnie wymagane w celu dokonania analizy zdolności przewozowej osiągniętej na określonych trasach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, w tym danych statystycznych wskazujących punkty rozpoczęcia i zakończenia podróży.

### **Artykuł 18**

#### **ROZSTRZYGANIE SPORÓW**

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór przy interpretacji lub stosowaniu niniejszej Umowy, spór będzie rozstrzygany w formie negocjacji między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

2. Jeżeli władze lotnicze nie osiągną porozumienia, spór będzie rozstrzygany przez Umawiające się Strony w drodze dyplomatycznej, a w przeciwnym razie zgodnie z Konwencją.

3. Jeśli, i jak długo, którakolwiek Umawiająca się Strona nie zastosuje się do ostatecznej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć jakiekolwiek prawa, które zostały przyznane na mocy niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie nie stosującej się do decyzji lub wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu nie stosującemu się do decyzji.

### **Artykuł 19** **KONSULTACJE**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie poprosić o przeprowadzenie konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną dotyczących realizacji, interpretacji, stosowania i zmiany niniejszej Umowy.

2. Konsultacje takie, które mogą być prowadzone między władzami lotniczymi, rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania takiej prośby przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

### **Artykuł 20** **REJESTRACJA**

Niniejsza Umowa i jakakolwiek zmiana do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

### **Artykuł 21** **ZMIANY**

1. Każda z Umawiających się Stron może w dowolnym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie dokonanie jakiejkolwiek zmiany niniejszej Umowy, którą uzna za potrzebną. Konsultacje dotyczące takich zmian, które mogą odbywać się w formie rozmów lub korespondencyjnie, rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.



2. Jakikolwiek zmiany niniejszej Umowy zostaną dokonane w drodze pisemnego porozumienia Umawiających się Stron zawartego w formie stosownego Protokołu, który stanowić będzie integralną część niniejszej Umowy. Protokół taki wejdzie w życie zgodnie z ustępem 1 artykułu 23 niniejszej Umowy.

3. Zmiany Załączników niniejszej Umowy mogą być dokonane w drodze porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron i wejdą w życie zgodnie z artykułem 23 niniejszej Umowy.

## **Artykuł 22**

### **UMOWA WIELOSTRONNA**

W przypadku wejścia w życie wielostronnej umowy dotyczącej transportu lotniczego, wiążącej obie Umawiające się Strony, uznaje się, iż niniejsza Umowa została zmieniona odpowiednio.

## **Artykuł 23**

### **WEJŚCIE W ŻYCIE I WYPOWIEDZENIE**

1. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony i wejdzie w życie w dniu otrzymania w drodze dyplomatycznej późniejszej z notyfikacji Umawiających się Stron informującej o wypełnieniu wewnętrznych wymogów prawnych niezbędnych dla jej wejścia w życie.

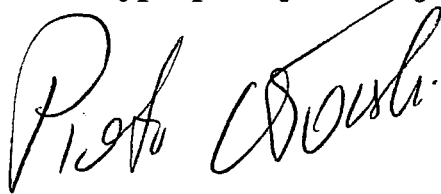
2. Każda z Umawiających się Stron, po wejściu w życie niniejszej Umowy, może w dowolnym czasie notyfikować w drodze dyplomatycznej drugiej z Umawiających się Stron swój zamiar wypowiedzenia Umowy; notyfikacja taka będzie jednocześnie przekazana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku niniejsza Umowa utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania przez drugą z Umawiających się Stron noty wypowiedzającej, chyba że zostanie ona wycofana przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia przez drugą z Umawiających się Stron otrzymania noty wypowiedzającej, będzie ona uznana za otrzymaną po upływie czternastu (14) dni od otrzymania noty przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

3. Z dniem wejścia w życie niniejszej Umowy, utraci moc Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy o komunikacji lotniczej, podpisana w Warszawie dnia 20 stycznia 1994 roku.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Kijowie dnia 12 marca 2013 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, ukraińskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności przy interpretacji lub stosowaniu niniejszej Umowy, tekst angielski uważany będzie za rozstrzygający.

**Z upoważnienia  
Rządu Rzeczypospolitej Polskiej**



**Z upoważnienia  
Gabinetu Ministrów Ukrainy**





## ZAŁĄCZNIK I

### I. WYKAZ TRAS

Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Punkty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty pośrednie	Punkty na terytorium Ukrainy	Punkty położone dalej
jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty

#### UWAGI

Załadunek nie może odbywać się w punkcie pośrednim w celu wykonywania przewozu do punktu na terytorium Ukrainy, ani w punkcie na terytorium Ukrainy w celu wykonania przewozu do punktu położonego dalej lub w drugą stronę, o ile władze lotnicze Umawiających się Stron od czasu do czasu nie uzgodnią inaczej.

Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Ukrainy:

Punkty na terytorium Ukrainy	Punkty pośrednie	Punkty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty	jakikolwiek punkty

#### UWAGI

Załadunek nie może odbywać się w punkcie pośrednim w celu wykonywania przewozu do punktu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ani w punkcie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu wykonania przewozu do punktu położonego dalej lub w drugą stronę, o ile

władze lotnicze Umawiających się Stron od czasu do czasu wzajemnie nie uzgodnią inaczej.

## II. Warunki eksploatacyjne

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą, w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, omijać jakikolwiek punkt pośredni lub punkt położony dalej na określonej trasie, pod warunkiem, że linie lotnicze rozpoczynają się lub kończą na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jakiejkolwiek Umawiającej się Strony może eksploatować linie lotnicze na uzgodnionych trasach z maksymalną częstotliwością jaka zostanie uzgodniona między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

Przy eksploatacji lub oferowaniu przewozów lotniczych na określonych trasach, którekolwiek wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony może zawierać porozumienia handlowe takie jak dzielenie pojemności statku powietrznego lub porozumienie o dzieleniu oznakowania linii z:

- (a) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi tej samej Umawiającej się Strony;
- (b) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony; oraz
- (c) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczym kraju trzeciego,

pod warunkiem, że

- (a) takie przedsiębiorstwa lotnicze posiadają odpowiednie zezwolenie do eksploatacji tych tras i odcinków tych tras;

(b)w przypadku sprzedaży biletów, przedsiębiorstwo lotnicze dokładnie sprecyzuje kupującemu w punkcie sprzedaży, które przedsiębiorstwo lotnicze faktycznie eksploatuje każdy odcinek linii i z którym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi kupujący zawiera Umowę.

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron, w ramach porozumienia o dzieleniu oznakowania linii będą uprawnione do wykonywania dowolnej ilości operacji jako przewoźnik umowny.

## **ZAŁĄCZNIK II**

### **Wykaz innych państw, o których mowa w artykule 3 i artykule 4 niniejszej Umowy**

- (a) Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
- (b) Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
- (c) Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
- (d) Konfederacja Szwajcarska (na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego).

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

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

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

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

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

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

домовились про таке:

## **Стаття 1**

### **Використання термінів**

Для цілей цієї Угоди:

- (a) «авіаційні власті» означає стосовно Республіки Польща – Президента Бюро цивільної авіації, стосовно України – Державну авіаційну службу, а, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, які уповноважені здійснювати функції, що виконують зазначені власті;
- (b) «договірна лінія» означає регулярне повітряне сполучення за маршрутом, установленим у додатку I до цієї Угоди, що здійснюються з метою перевезення пасажирів, вантажу і пошти, окремо чи комбіновано;
- (c) «Угода» означає цю Угоду, додатки до неї та будь-які зміни до додатків або Угоди;
- (d) «сертифікат експлуатанта»:
  - стосовно Республіки Польща означає документ, виданий компетентними органами підприємству або групі підприємств 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;
  - стосовно України означає документ, виданий авіапідприємству авіаційними властями 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;
- (e) «ємність» означає:

- щодо повітряного судна – пасажиромісткість і (або) вантажомісткість цього повітряного судна на маршруті або його частині;
  - щодо встановленого маршруту – ємність повітряного судна, що здійснює перевезення за цим маршрутом, помножену на частоту рейсів, виконаних цим повітряним судном протягом певного періоду часу за цим маршрутом або на його частині;
- (f) «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго 7 грудня 1944 року, та будь-який Додаток, прийнятий згідно зі статтею 90 цієї Конвенції, та будь-яку поправку до Додатків або Конвенції згідно зі статтями 90 та 94 цієї Конвенції за умови, що ці Додатки та поправки чинні для обох Договірних Сторін;
- (g) «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке призначено та отримало дозвіл відповідно до статті 3 цієї Угоди;
- (h) «фактичний нормативний контроль»:
- щодо Республіки Польща означає наступне, але не обмежується цим: авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень, видану компетентними органами, та відповідає критеріям, установленим компетентними органами щодо здійснення міжнародного повітряного сполучення, які стосуються доказу фінансової спроможності, здатності, у разі необхідності, відповідати вимогам, пов'язаним із захистом суспільних інтересів, дотримання обов'язків стосовно гарантії обслуговування тощо, а держава-член Європейського Союзу, яка видає ліцензію, має та впроваджує програми з нагляду за безпекою польотів і з авіаційної безпеки відповідно до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації;
  - 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;

- (i) «заснування авіапідприємства Союзу на території Республіки Польща» передбачає ефективну та фактичну діяльність, пов'язану з авіаційними перевезеннями згідно з існуючими домовленостями. Юридична форма такого підприємства, незалежно від того, чи є воно філіалом або дочірнім підприємством з притаманною їм правосуб'єктністю, не є визначальним фактором;
- (j) «держава-член Європейського Союзу» означає державу, яка є договірною стороною Договору про заснування Європейського Союзу;
- (k) «ліцензія на здійснення перевезень»:
- щодо Республіки Польща означає дозвіл, виданий державою-членом Європейського Союзу, відповідального за його видачу, відповідно до якого підприємство має право здійснювати повітряні перевезення пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу, як зазначено в ліцензії, за винагороду та (або) на умовах оренди;
  - щодо України означає дозвіл, виданий авіапідприємству авіаційними властями, для здійснення ним повітряних перевезень пасажирів, багажу, пошти та (або) вантажу, як зазначено в ліцензії;
- (l) «встановлений маршрут» означає будь-який маршрут, установлений у додатку I до цієї Угоди;
- (m) «стандарт» означає будь-яку вимогу до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил і до іншого, про що йдеться в статті 37 Конвенції, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної авіонавігації та якої дотримуватимуться Договірні Сторони відповідно до



Конвенції; у випадку неможливості дотримання стандарту до Міжнародної організації цивільної авіації в обов'язковому порядку направляється повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;

(n) «тариф» означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також умови згідно з якими ця оплата застосовується, включаючи оплату й умови стосовно інших послуг, наданих авіапідприємством з метою здійснення авіап перевезень, але за винятком винагороди й умов щодо перевезення пошти;

(o) «територія Договірної Сторони» означає територію держави будь-якої Договірної Сторони та вживається в значенні, наведеному в Статті 2 Конвенції;

(p) «збір з користувача» означає збір, який стягується з авіапідприємств компетентними органами Республіки Польща та України або дозволений цими органами для стягнення, за користування аеропортовим майном, аеропортовим або аеронавігаційним обладнанням, включаючи обладнання, яке використовується для прольоту території або за надання відповідних послуг, або за користування обладнанням для обслуговування повітряних суден, екіпажів, пасажирів і вантажу;

(q) «Договори ЄС» означає Договір про Європейський Союз та Договір про функціонування Європейського Союзу.

## **Стаття 2** **Надання прав**

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

(a) здійснювати проліт її території без посадки;

(b) здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями; та

(c) здійснювати зупинки на її території в пунктах, установлених у додатку I до цієї Угоди, з метою прийняття на борт повітряного судна і зняття з нього пасажирів, багажу та вантажу, включаючи пошту, які перевозяться окремо чи комбіновано.

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

3. Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної нестабільності або надзвичайних обставин призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони не може здійснювати перевезення за звичайним маршрутом, інша Договірна Сторона вживає всіх можливих заходів для забезпечення безперервності таких перевезень шляхом відповідної тимчасової зміни маршрутів.

### **Стаття 3**

#### **Призначення та надання дозволів**

1. Кожна Договірна Сторона має право призначити одне або більше авіапідприємств, письмово повідомивши про це іншу Договірну Сторону, з метою експлуатації договірних ліній за маршрутами, встановленими в додатку I до цієї Угоди, а також відкликати чи змінити такі призначення. Повідомлення про призначення, відкликання та зміну авіапідприємства повинно бути передано іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами.

2. Після отримання повідомлення про призначення авіапідприємства та заявок, поданих призначеним авіапідприємством за встановленою формою та в порядку, передбаченому для видачі дозволів на експлуатацію договірної лінії та на виконання польотів, інша Договірна Сторона надає відповідні дозволи без затримки за умови, що:

(a) призначене Республікою Польща авіапідприємство:

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

(b) призначене Україною авіапідприємство:

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

3. Авіаційні власті однієї Договірної Сторони можуть вимагати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати передбачені чинним законодавством держави цієї Договірної Сторони умови, які відповідно до Конвенції

застосовуються цими властями для здійснення міжнародних повітряних сполучень.

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

#### **Стаття 4**

#### **Скасування, тимчасове припинення або обмеження дії дозволів**

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

(а) призначене Республікою Польща авіапідприємство:

- не засновано на території Республіки Польща відповідно до Договорів ЄС або не має чинної ліцензії на здійснення перевезень, яка видається відповідно до законодавства Європейського Союзу;
- фактичний нормативний контроль над авіапідприємством не здійснюється або не підтримується державою-членом Європейського Союзу, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а в призначенні не вказані відповідні авіаційні власті; або
- авіапідприємство чи контрольний пакет акцій авіапідприємства не належить або фактично не контролюється державами – членами Європейського Союзу та (або) громадянами держав – членів Європейського Союзу, та (або) іншими державами, які зазначені в додатку II до цієї Угоди, та (або) громадянами таких інших держав;

(b) призначене Україною авіапідприємство:

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

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

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

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

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

## **Стаття 5**

### **Застосування законодавства**

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

авіапідприємства іншої Договірної Сторони під час прибуття на її територію, відправлення з неї або перебування в її межах.

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

## **Стаття 6**

### **Наземне обслуговування**

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

## **Стаття 7**

### **Мито**

1. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до чинного національного законодавства її держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від мит, зборів за огляд, крім зборів за надане обслуговування, та інших податків і зборів на повітряні судна, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи

двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси, включаючи продукти харчування, напої, тютюнові вироби та іншу продукцію, призначену для продажу в обмеженій кількості пасажиром під час польоту, а також інші предмети, які призначені для використання або які використовуються виключно в зв'язку з експлуатацією чи обслуговуванням повітряних суден призначеного авіапідприємства цієї іншої Сторони, що експлуатує договірні лінії, а також бланки квитків для автоматизованого заповнення, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знака авіапідприємства та рекламні матеріали, які розповсюджуються призначеним авіапідприємством безкоштовно.

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

- (a) ввезені на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони;
- (b) знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони після прибуття на територію іншої Договірної Сторони або після відправлення з цієї території;
- (c) прийняті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони та призначені для використання під час експлуатації договірних ліній;

незалежно від того, використовуються чи споживаються такі предмети цілком у межах території Договірної Сторони, яка надає звільнення, за умови, що такі предмети не відчужуються та (або) не продаються на території згаданої Договірної Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, що знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних органів держави цієї Договірної Сторони. У такому випадку вони можуть бути розміщені під



контролем зазначених органів, доки не будуть вивезені в зворотному напрямку або використані іншим чином відповідно до чинного митного законодавства держави цієї Договірної Сторони.

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

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

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

## **Стаття 8**

### **Справедлива конкуренція**

1. Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.

2. Призначені авіапідприємства обох Договірних Сторін визначають ємність установленого маршруту, виходячи з експлуатаційних умов, установлених у додатку I до цієї Угоди. Авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони не обмежують в односторонньому порядку частоту перевезень, ємність або тип повітряного судна, яке експлуатується призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони, за



виключенням якщо це викликано митними, технічними, експлуатаційними вимогами або вимогами стосовно охорони навколишнього середовища відповідно до єдиних умов, зазначених у Статті 15 Конвенції.

3. Кожна Договірна Сторона запобігає будь-яким формам дискримінації або недобросовісної конкуренції, які негативно впливають на конкурентоспроможність призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони.

## **Стаття 9**

### **Розклади**

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

2. Будь-які подальші зміни щодо затвердженого розкладу руху призначеного авіапідприємства подаються на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони.

## **Стаття 10**

### **Тарифи**

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

2. Авіаційні власті кожної Договірної Сторони можуть вимагати повідомлення про встановлення або опублікування тарифів на пасажирські перевезення, які здійснюються призначеним авіапідприємством відповідно до цієї Угоди. Це не стосується тарифів на вантажні 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:

(а) запобіганням встановленню необґрунтовано низьких або дискримінаційних тарифів;

(b) захистом споживачів від застосування необґрунтовано високих або необґрунтовано обмежуючих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку чи змовою авіапідприємств; або

(с) захистом авіапідприємств від установлення тарифів, які штучно занижені через пряму або непряму субсидію чи підтримку.

4. Якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони вважають, що поданий тариф не відповідає положенням цієї статті, вони надсилають відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству. Авіаційні власті, які надсилають таке повідомлення, можуть направити запит про проведення консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони, а також зазначають причини неприйнятності тарифів. Такі консультації проводяться не пізніше ніж через чотирнадцять (14) днів після отримання запиту.

## **Стаття 11**

### **Комерційні можливості**

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

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

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

## **Стаття 12**

### **Переказ коштів**

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

### **Стаття 13**

#### **Збори з користувача**

З урахуванням політики Міжнародної організації цивільної авіації збори, що застосовуються на території будь-якої Договірної Сторони та стягуються з призначених авіапідприємств іншої Договірної Сторони за експлуатацію аеропортів, відкритих для громадського користування, за аеронавігаційне обслуговування та використання іншого авіаційного обладнання, встановлюються та стягуються на єдиних умовах без дискримінації за ознаками національної приналежності повітряних суден.

### **Стаття 14**

#### **Сертифікати та свідоцтва**

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

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

### **Стаття 15**

#### **Авіаційна безпека**

1. Згідно зі своїми правами та обов'язками, які виникають на основі міжнародного права, Договірні Сторони підтверджують одна одній своє зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав і

зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони будуть, зокрема, діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, прийнятого в Монреалі 24 лютого 1988 року, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийняту в Монреалі 23 вересня 1971 року, та відповідно до будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, учасниками якого будуть держави обох Договірних Сторін.

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

3. Договірні Сторони у своїх відносинах діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як Додатки до Конвенції, в тій мірі, в якій такі положення з безпеки застосовуються до Договірних Сторін. Договірні Сторони вимагають від зареєстрованих експлуатантів повітряних суден або від експлуатантів повітряних суден, основне місце діяльності або постійне місцезнаходження яких знаходиться на території Договірних Сторін, або у випадку Республіки Польща – експлуатанти повітряних суден, які засновані на її території згідно з Договорами ЄС та мають ліцензію на здійснення перевезень відповідно до законодавства Європейського Союзу, та від експлуатантів аеропортів, розташованих на їх території, щоб вони діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від експлуатантів повітряних суден вимагається дотримання положень з авіаційної безпеки, які застосовуються іншою Договірною Стороною стосовно прибуття, відправлення або перебування на території цієї іншої Договірної Сторони відповідно до чинного національного законодавства, включаючи, у випадку Республіки Польща, законодавство Європейського Союзу. Кожна Договірна Сторона забезпечує на своїй території вжиття ефективних заходів для захисту повітряних суден, огляду пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийому на борт та завантаження.

5. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

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

## **Стаття 16**

### **Безпека польотів**

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

2. Якщо за результатами таких консультацій одна Договірна Сторона виявляє, що інша Договірна Сторона не дотримується та належним чином не застосовує мінімальні стандарти, встановлені на той час згідно



з Конвенцією, перша Договірна Сторона повідомляє іншій Договірній Стороні про виявлені недоліки, а також про заходи, які необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, а інша Договірна Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Якщо інша Договірна Сторона не може усунути недоліки протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом більш тривалого погодженого періоду, то це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.

3. Договірні Сторони домовляються відповідно до Статті 16 Конвенції, що повітряні судна, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами однієї Договірної Сторони або від їх імені для перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, можуть під час перебування на території іншої Договірної Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду на борту та навколо повітряного судна, з метою перевірки дійсності документів стосовно повітряного судна та документів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання (у цій статті – інспекція на пероні) за умови, що це не призведе до необгрунтованої затримки в експлуатації такого повітряного судна.

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

- (a) повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, установленим на той час згідно з Конвенцією; або
- (b) відсутні ефективно впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, установлених на той час згідно з Конвенцією,

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



5. У разі відмови представника призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони в проведенні згідно з пунктом 3 цієї статті інспекції на пероні повітряного судна, яке експлуатується цим авіапідприємством або від його імені, інша Договірна Сторона матиме серйозні підстави дійти висновку, про який йдеться в пункті 4 цієї статті.

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

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

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

## **Стаття 17**

### **Статистика**

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

## **Стаття 18**

### **Вирішення спорів**

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

## **Стаття 19**

### **Консультації**

1. Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій щодо дотримання, тлумачення, застосування або внесення змін до цієї Угоди.
2. Такі консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями, розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати одержання іншою Договірною Стороною запиту, якщо Договірні Сторони не домовляться про інше.

## **Стаття 20**

### **Реєстрація**

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

## **Стаття 21**

### **Внесення змін**

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

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

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

## **Стаття 22**

### **Багатосторонній договір**

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

## **Стаття 23**

### **Набрання чинності при припинення дії**

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

2. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час після набрання цією Угодою чинності письмово повідомити дипломатичними каналами

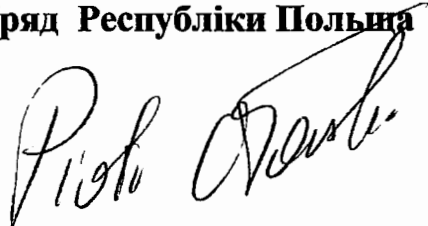
іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення одночасно надсилається до Міжнародної організації цивільної авіації. У такому випадку ця Угода втрачає чинність через дванадцять (12) місяців з дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення не відкликано до закінчення цього періоду. Якщо відсутнє підтвердження про отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважається отриманим через чотирнадцять (14) днів після його отримання Міжнародною організацією цивільної авіації.

3. З дати набрання чинності цією Угодою втрачає чинність Угода між Урядом Республіки Польща та Урядом України про повітряне сполучення, підписана в м. Варшаві 20 січня 1994 року.

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

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

**За Уряд Республіки Польща**



**За Кабінет Міністрів України**



## ДОДАТОК І

### І. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Республіки Польща:

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

Примітки:

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

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

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

Примітки:

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

## **II. Умови здійснення перевезень**

Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони можуть на будь-якому або на всіх рейсах не здійснювати зупинки в будь-якому проміжному пункті та пункті за межами на встановленому маршруті за умови, що повітряні перевезення починаються або закінчуються на території Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство.

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

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

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

за умови, що

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

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



## **ДОДАТОК II**

### **Перелік держав, на які йдеться посилення 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).

**AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND**

**AND THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE**

**ON AIR TRANSPORT**

The Government of the Republic of Poland and the Cabinet of Ministers of Ukraine hereinafter referred to as “the Contracting Parties”;

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

Desiring to develop cooperation in the field of air transport and to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement on air transport for the purpose of establishing air services between and beyond the territories of the Republic of Poland and of Ukraine;

Having in mind the Agreement between the European Community and Ukraine on certain aspects of air services, done at Kyiv on 1 December 2005;

Have agreed as follows:

## **Article 1 USE OF TERMS**

For the purposes of this Agreement:

(a) “aeronautical authorities” means in the case of the Republic of Poland, the President of the Civil Aviation Office, and, in the case of Ukraine, the State Aviation Administration or, in both cases, any person or body legally empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

(b) “agreed service” means a scheduled air service on the route specified in the Annex I to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) “Agreement” means this Agreement, Annexes thereto and any amendments to them or to the Agreement;

(d) “Air Operator’s Certificate”:

- in the case of the Republic of Poland means a document issued to an undertaking or a group of undertakings by the competent authorities which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

- in the case of Ukraine means a document issued to an airline by the aeronautical authorities which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(e) “capacity” means:

- in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft on a route or section of a route;

- in relation to the specified route, the capacity of the aircraft used on such route, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of that route;

(f) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7 December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(g) “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(h) “effective regulatory control”:

- in the case of the Republic of Poland is predicated upon but is not limited to: the airline holds a valid Operating Licence issued by the competent authorities, and meets the criteria for the operation of international air services established by the competent authorities, such as proof of financial fitness, ability to meet, where relevant, public interest requirement, obligations for assurance of service etc., and the licensing European Union Member State has and maintains aviation safety and security oversight programmes in compliance with standards of the International Civil Aviation Organization at least;

- in the case of Ukraine, means a relationship constituted by rights and obligations which confers the possibility of exercising a decisive regulatory influence on an airline;

(i) “establishment of a Union airline on the territory of the Republic of Poland” implies the effective and real exercise of air transport activity through stable arrangements. The legal form of such an establishment, whether a branch or a subsidiary with legal personality, should not be the determining factor in this respect;

(j) “European Union Member State” means a State that is a contracting party to the Treaty establishing the European Union;

(k) “Operating Licence”:

- in the case of the Republic of Poland means an authorization granted by the European Union Member State responsible to an undertaking, permitting it to carry out carriage by air of passengers, baggage, mail

and/or cargo, as stated in the Operating Licence, for remuneration and/or hire;

- in the case of Ukraine means an authorization granted to an airline by the aeronautical authorities, permitting it to carry out by air passengers, baggage, mail and/or cargo, as stated in the Operating Licence;

(l) “specified route” means any route specified in the Annex I to this Agreement;

(m) “standard” means any specification for physical characteristics, configurations, material, performance, personnel or procedure, and such other matters referred to in Article 37 of the Convention, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation, and to which the Contracting Parties will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the International Civil Aviation Organization being compulsory under Article 38 of the Convention;

(n) “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the airline in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(o) “territory of a Contracting Party” means the territory of a State of either Contracting Party and has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(p) “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities of the Republic of Poland and Ukraine or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including facilities for overflights, or related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(q) “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

## **Article 2**

### **GRANT OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for establishing and operating international air services by the airlines designated by that other Contracting Party:

(a) to fly across its territory without landing;

(b) to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in its territory at the points specified in the Annex I to this Agreement for the purpose of taking on board aircraft and discharging passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board aircraft, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. If because of armed conflict, political disturbances, or unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes.

## **Article 3**

### **DESIGNATION AND AUTHORIZATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex I of this

Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations, withdrawals and alterations shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with no delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

- it is established, under the EU Treaties, in the territory of the Republic of Poland and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law;

- effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

- it is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, and/or by other states listed in Annex II to this Agreement and/or nationals of such other states;

(b) in the case of an airline designated by Ukraine:

- it is established and incorporated in the territory of Ukraine and has a valid Operating Licence in accordance with its national legislation in force;

- Ukraine exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and

- the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Ukraine, and/or by nationals of Ukraine.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the legislation in force of



the State of this Contracting Party normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement.

#### **Article 4**

### **REVOCATION, SUSPENSION OR LIMITATION OF AUTHORIZATION**

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

-it is not established, under the EU Treaties, in the territory of the Republic of Poland or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law;

-effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

- it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the European Union Member States and/or nationals of the European Union Member States, and/or by other states listed in Annex II to this Agreement and/or nationals of such other states;

(b) in the case of an airline designated by Ukraine:

-it is not established or is not incorporated in the territory of Ukraine or does not have a valid Operating Licence in accordance with its national legislation in force; or

-Ukraine does not exercise or maintain effective regulatory control of the airline; or

-the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Ukraine, and/or by nationals of Ukraine;

(c) the designated airline fails to operate air services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(d) the designated airline fails to meet the conditions prescribed in accordance with the legislation in force normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; or

(e) the other Contracting Party does not comply with the provisions of Article 16 of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1(c), 1(d) or 1(e) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in conformity with Article 19 of this Agreement.

## **Article 5**

### **APPLICATION OF LEGISLATION**

1. The legislation in force of the State of one Contracting 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 the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from or while within the said territory.

2. The legislation in force of the State of one Contracting Party relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail upon admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

## **Article 6**

### **GROUND HANDLING**

Subject to the legislation in force of the State of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Poland, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such legislation in force limits or precludes self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

## **Article 7**

### **CUSTOMS DUTIES**

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under the national legislation in force of its State from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores including food, beverages, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline, with the exception of charges corresponding to the service performed.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by the designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated and/or sold in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment as well as materials and supplies retained on board aircraft operated by the designated airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of the State of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs legislation in force of the State of this Contracting Party.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to an aviation security control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. Nothing in this Agreement shall prevent either Contracting Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of:

-the designated airline of the Republic of Poland that operates between a point in the territory of Ukraine and another point in the territory of Ukraine; and

-the designated airline of Ukraine that operates between a point in the territory of the Republic of Poland and another point in the territory of the Republic of Poland or in the territory of another European Union Member State.

## **Article 8**

### **FAIR COMPETITION**

1. There shall be fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. The designated airlines of both Contracting Parties shall determine the capacity of the specified route based upon operation conditions established in the Annex I to this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall not unilaterally limit the frequency, capacity or type of aircraft operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Each Contracting Party shall prevent any forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

## **Article 9**

### **SCHEDULES**

1. The designated airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval the schedules of the agreed services, at least forty five (45) days before the proposed date of their introduction, specifying the frequency, times of operations, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any further amendments to the approved schedule of the designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

## **Article 10**

### **TARIFFS**

1. The tariffs on any agreed service shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and characteristics of service. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may require notification or filing of tariffs for carriage on passenger air services operated pursuant to this Agreement. This shall not include cargo tariffs, or tariffs to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for carriage between the points in the territory of the first Contracting Party and a third state.

3. Intervention by the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall be limited to:

(a) the prevention of unreasonably low or discriminatory tariffs; or

(b) the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among airlines; or

(c) the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect subsidy or support.

4. If the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in this Article, they shall send appropriate notice to the designated airline in question. The aeronautical authorities sending this notice may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting



Party, and in doing so shall notify the reasons for its dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request.

## **Article 11**

### **COMMERCIAL OPPORTUNITIES**

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to establish their branches and/or representations in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the legislation in force of the State of that other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the legislation in force of the State of that other Contracting Party, their own staff who is required for the provision and promotion of air services.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and/or, through its agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell the air transportation documents in the territory of the other Contracting Party in the national currency or in freely convertible currency in accordance with the currency legislation in force of the State of that other Contracting Party.

## **Article 12**

### **TRANSFER OF EARNINGS**

Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right of conversion and transfer to its State of excess of receipts over expenditure, earned in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo, including mail, on the agreed services. The conversion and transfer shall be made at the rate of exchange applicable to current transactions and in accordance with the national currency legislation in force.



### **Article 13**

#### **USER CHARGES**

Charges applied in the territory of either Contracting Party to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports open to public use, air navigation services and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party shall be established in accordance with the International Civil Aviation Organization policies, and collected in accordance with uniform conditions applicable without discrimination as to the nationality of the aircraft concerned.

### **Article 14**

#### **CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated in accordance with the legislation in force of the State of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Poland, the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements, under which such certificates and licences were issued or validated, are equal to or above the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its territory, certificates of competency and licences granted to the nationals of its State by the other Contracting Party.

### **Article 15**

#### **AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the

provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, 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 on 23 September 1971, done at Montreal on 24 February 1988, and any other international agreement relating to the security of civil aviation to which both States of the Contracting Parties have acceded.

2. The Contracting 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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Poland, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the national legislation in force, including, in the case of the Republic of Poland, European Union law. Each Contracting Party shall

ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

5. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

## **Article 16**

### **SAFETY**

1. Each Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the date of receipt of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. In accordance with Article 16 of the Convention the Contracting Parties agree that any aircraft operated by or on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the authorized representatives of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called „ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay in the operation of such aircraft.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in relation to the designated airline of the other Contracting Party in accordance with paragraph 2 or paragraph 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Republic of Poland has designated an airline whose effective regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of Ukraine under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

## **Article 17 STATISTICS**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, with periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the specified routes by the designated airlines of the other Contracting Party, including statistics showing the origins and destinations of the traffic.

## **Article 18 SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement shall be settled by negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by the Contracting Parties through diplomatic channels, otherwise in accordance with the Convention.

3. If and as long as either Contracting Party fails to comply with the final decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

### **Article 19**

### **CONSULTATIONS**

1. Either Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Such consultations, which may be held between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed upon by the Contracting Parties.

### **Article 20**

### **REGISTRATION**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### **Article 21**

### **AMENDMENTS**

1. Either of the Contracting Parties may at any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to this Agreement. Consultations concerning such amendments, which may be conducted through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. Any amendments to this Agreement shall be made by the agreement of the Contracting Parties in writing through the relevant protocol, which constitutes an integral part of this Agreement. Such protocol shall enter into force pursuant to paragraph 1 of Article 23 of this Agreement.

3. Amendments to the Annexes of this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall enter into force pursuant to Article 23 of this Agreement.

## **Article 22**

### **MULTILATERAL AGREEMENT**

If an international multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended accordingly.

## **Article 23**

### **ENTRY INTO FORCE AND TERMINATION**

1. This Agreement shall be concluded for an indefinite period and enter into force on the date of receipt through diplomatic channels of the latest written notification by the Contracting Parties of the completion of their internal legal procedures necessary for entry into force of this Agreement.

2. Either Contracting Party may at any time after the entry into force of this Agreement give a notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

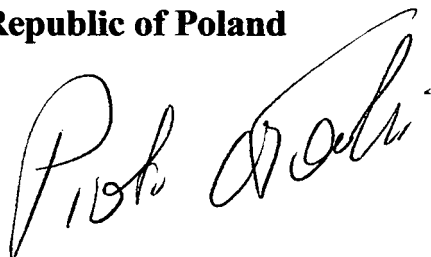


3. From the date of entry into force of this Agreement, the Agreement between the Government of the Republic of Poland and the Government of Ukraine relating to air services, signed at Warsaw on 20 January 1994 shall be terminated.

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

DONE at Kyiv, this 12 day of March 2013 in duplicate in the Polish, Ukrainian and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation or application of this Agreement, the English text shall prevail.

**For the Government of the  
Republic of Poland**



**For the Cabinet of Ministers  
of Ukraine**



## ANNEX I

### I. Route Schedule

Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Poland:

Points in the territory of the Republic of Poland	Intermediate points	Points in the territory of Ukraine	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

#### NOTES

No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Ukraine nor picked up in the territory of Ukraine to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Routes to be operated by the designated airlines of Ukraine:

Points in the territory of Ukraine	Intermediate points	Points in the territory of the Republic of Poland	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

#### NOTES

No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Republic of Poland nor picked up in the territory of the Republic of Poland to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

## **II. Operation Conditions**

The designated airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit stops at any intermediate point and point beyond on a specified route provided that air services begin or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

The designated airline of either Contracting Party may operate air services on the specified routes up to maximum frequencies which shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing arrangements, with

- (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- (b) an airline or airlines of other Contracting Party; and
- (c) an airline or airlines of a third country,

provided that

(a) such airlines hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and

(b) in respect of tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

The designated airlines of the Contracting Parties, when code-sharing in the above arrangements, shall be allowed to hold out as marketing carrier any number of services.

## **ANNEX II**

### **List of the other states referred to in Article 3 and Article 4 of this Agreement**

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).