

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении

Распоряжение · № 24-р · от 17.01.2008 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 17 ЯНВАРЯ 2008 Г. № 24-Р

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении

В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" одобрить представленный Минтрансом России согласованный с МИДом России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Китайской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Китайской Стороной и по достижении договоренности подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства
Российской Федерации В.Зубков

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Китайской Народной Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Китайская Народная Республика являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить настоящее Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределами, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

1. Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение к Конвенции и любую поправку к приложению, принятые в соответствии со статьей 90 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую в соответствии со статьей 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Российской Федерацией

и Китайской Народной Республикой;

б) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

в отношении Китайской Народной Республики - Генеральная администрация гражданской авиации Китайской Народной Республики или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Администрацией;

в) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

г) "территория" - в отношении государства имеет значение, указанное в статье 2 Конвенции;

д) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги и условия, в отношении которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий за перевозку почты;

е) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

ж) "емкость воздушного судна" - коммерческая загрузка воздушного судна, выраженная в количестве кресел для пассажиров и в весовых единицах для груза и почты;

з) "емкость договорной линии" - емкость воздушного судна, используемого на данной договорной линии, умноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном за определенный период.

Статья 2

Предоставление прав

1. В соответствии с положениями приложения к настоящему Соглашению авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны при осуществлении международного воздушного сообщения по установленным маршрутам будут пользоваться следующими правами:

а) совершать пролет над территорией государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны остановки с некоммерческими целями.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении к настоящему Соглашению (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

3. Назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам в дополнение к правам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, имеют право совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

4. Ничто в настоящей статье не рассматривается как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны на условиях аренды или за вознаграждение.

Статья 3

Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначать авиапредприятия с целью

эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий государства одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) при сообщении условий, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемые этими властями в отношении эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов и тарифы установлены в соответствии со статьей 13 настоящего Соглашения и введены в действие в отношении указанной договорной линии.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) в случае, если это назначенное авиапредприятие не выполняет законодательство государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

в) в случае, если назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законодательства, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться в возможно короткий срок с даты запроса.

Статья 5

Применение законов и правил

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет

с территории этого государства воздушных судов, совершающих международные полеты, эксплуатацию и аэронавигационное обслуживание этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, грузу, почте, перевозимым воздушными судами назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 6

Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

Статья 7

Сборы

Сборы и платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии с принципами, определенными Конвенцией. Такие ставки и тарифы должны быть не выше ставок и тарифов за услуги и пользование подобными аэропортами и аэронавигационными средствами на территории государства другой Договаривающейся Стороны, применяемых к любому авиапредприятию других государств.

Статья 8

Прямой транзит

Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических средств. Багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами по прилету на территорию государства другой Договаривающейся Стороны и другими подобными платежами и сборами, за исключением сборов за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление, которые взимаются в соответствии с законодательством государства каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной

Договаривающейся Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, которые эксплуатируют договорную авиалинию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам. Каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах предоставляемая ими емкость должна соответствовать общему принципу, согласно которому эта емкость будет зависеть от потребностей:

- а) в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия;
- в) в транзитных перевозках.

Статья 10

Коммерческие соглашения

Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты по договорным линиям, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями или между назначенными авиапредприятиями и поставщиками услуг и при необходимости предоставляются на одобрение авиационным властям государств Договаривающихся Сторон.

Для осуществления наземного обслуживания своих воздушных судов назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны могут заключать соответствующие соглашения с предприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимые разрешения на предоставление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11

Таможенные платежи

1. Когда воздушное судно, эксплуатируемое на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Договаривающейся Стороны, прибывает на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, это воздушное судно, его табельное имущество, запасные части (включая двигатели), топливо, масла (включая гидравлические жидкости, смазочные материалы) и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, освобождаются на основе взаимности от обложения таможенными пошлинами, налогами и иными подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, при условии, что это имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Освобождение от обложения таможенными пошлинами и налогами и иными подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности также распространяется на:

- а) табельное имущество, запасные части (включая двигатели), топливо, масла (включая гидравлические жидкости, смазочные материалы) и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), доставленные на территорию государства другой Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования на воздушном судне, эксплуатируемом на

договорных линиях назначенным авиапредприятием, даже в случае, если это имущество, запасные части, материалы и запасы подлежат использованию на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части (включая двигатели), ввезенные на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием.

3. Имущество, запасные части, материалы и запасы, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны с согласия таможенных органов государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такие имущество, запасные части, материалы и запасы будут находиться под таможенным контролем таможенных органов государства другой Договаривающейся Стороны до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства другой Договаривающейся Стороны.

4. Освобождения, предусмотренные пунктами 1 и 2 настоящей статьи, также будут применяться к оборудованию и материалам, указанным в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, в случае когда такое оборудование и материалы заимствуются или передаются во временное пользование на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с соглашением между назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны и другим предприятием, пользующимся аналогичным освобождением на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны.

5. Необходимые документы и бланки с символикой авиапредприятия, используемые назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий, освобождаются на основе взаимности от обложения таможенными пошлинами, налогами и иными подобными платежами и сборами.

6. Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с таможенным законодательством государства каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 12

Налогообложение

1. Выручка, полученная назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территории государства другой Договаривающейся Стороны от эксплуатации договорных линий, будет освобождаться от всех налогов.

2. Имущество назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны на территории государства другой Договаривающейся Стороны будет освобождаться на основе взаимности от всех налогов.

3. Вознаграждение, заработная плата и другие подобные поступления, полученные работниками представительства назначенного авиапредприятия государства каждой из Договаривающихся Сторон, являющимися гражданами государства первой Договаривающейся Стороны, будут освобождаться другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от всех налогов.

Статья 13

Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику воздушной линии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы устанавливаются в соответствии с указанными ниже условиями.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны по возможности согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями путем консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.
3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласовать любой из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.
4. Тарифы вступают в силу после их утверждения авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
5. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 14

Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от международных воздушных перевозок.
2. Такой перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

Статья 15

Представительства авиапредприятия и продажа перевозок

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.
2. Указанный в настоящей статье персонал может состоять из граждан государств Договаривающихся Сторон или граждан третьих стран по согласованию между компетентными властями государств Договаривающихся Сторон.
3. Назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право продажи авиаперевозок с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 16

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных

судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., положениями двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в будущем.

2. Договаривающиеся Стороны на основании соответствующей просьбы оказывают всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государства, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют въезд, выезд и нахождение в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 17

Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон могут периодически проводиться консультации.

Статья 18

Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Договаривающейся Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой

просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона находит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией, эта другая Договаривающаяся Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения стандартов Международной организации гражданской авиации. После этого эта другая Договаривающаяся Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Договаривающиеся Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны для полетов на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, может при нахождении на территории государства другой Договаривающейся Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией.

4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятия необходимы безотлагательные действия, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить разрешение на эксплуатацию, предоставленное авиапредприятию или авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны.

5. Любые меры, принимаемые одной Договаривающейся Стороной в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для этих мер перестает существовать.

6. Применительно к пункту 2 настоящей статьи в том случае, если установлено, что одна Договаривающаяся Сторона продолжает не соблюдать стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть уведомлен генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации. Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации необходимо также уведомлять о последующем удовлетворительном решении проблемы.

Статья 19

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по запросу статистические или иные данные, касающиеся перевозок по договорным линиям.

Статья 20

Разрешение споров

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь должны стремиться разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 21

Приложение

Приложение к настоящему Соглашению рассматривается как неотъемлемая часть настоящего Соглашения, и все ссылки на него будут включать ссылку на приложение к настоящему Соглашению, если не оговорено иное.

Статья 22

Изменение Соглашения

Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение или в приложение к нему, то между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения, внесенные в настоящее Соглашение, вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последней ноты об их принятии. Изменения в приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 23

Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые последующие изменения (поправки) к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 24

Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление будет одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока. Если другая Договаривающаяся Сторона не подтвердит получение уведомления, то оно должно считаться полученным через 14 дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 24

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении от 26 марта 1991 г. со всеми дополнениями.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в г. _____ " ____ " _____ 200__ г. в двух экземплярах, каждый на русском,

китайском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае различного толкования настоящего Соглашения будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство
Российской Федерации
За Правительство
Китайской Народной Республики

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении

I. Регулярные пассажирские перевозки

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления
Промежуточные пункты
Пункты
назначения
Пункты за
пределами

Пункты в Российской Федерации

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон

Пекин
Шанхай
Харбин
Шеньян
Урумчи
Далянь
Тяньцзинь
Чанчунь
Гуанчжоу
Циндао
Санья
Муданьдзянь
пять других
пунктов
по выбору
Российской
Стороны

другие пункты
являются
предметом
договоренности

между
авиационными
властями
государств
Договаривающихся
Сторон
(обе Договаривающиеся
Стороны
договорились
внести список
пунктов,
которые будут
определены
позже)

другие пункты
являются
предметом
договоренности
между
авиационными
властями
государств
Договаривающихся Сторон

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Китайской Народной Республики:

Пункты отправления
Промежуточные пункты
Пункты
назначения
Пункты
за пределами

Пункты в Китайской Народной Республике

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон

Москва
Санкт-Петербург
Иркутск
Владивосток
Новосибирск
Омск
восемь других
пунктов по
выбору
Китайской Стороны
другие пункты

являются
предметом
договоренности
между
авиационными
властями
государств
Договаривающихся
Сторон

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон могут не использоваться назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон по своему усмотрению.
2. Разрешается совмещение нескольких пунктов отправления на территории государства одной Договаривающейся Стороны с использованием единого номера рейса при выполнении полетов по установленным маршрутам, исключая совмещение с Пекином и Москвой.
3. Право совмещения пунктов вылета на территории государств Договаривающихся Сторон, а также пунктов на территории третьих стран будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
4. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
5. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения типа "блок-спейс" и "код-шеринг" с назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны одобрить такие соглашения. Аналогичные соглашения с авиапредприятиями третьих стран должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
6. Использование воздушных судов, взятых в аренду с экипажем для эксплуатации договорных линий как назначенными, так и неназначенными авиапредприятиями государств обеих Договаривающихся Сторон, должно быть предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
7. Частоты полетов назначенных авиапредприятий каждой Договаривающейся Стороны согласовываются между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
8. Чартерные полеты выполняются в соответствии с законами и правилами того государства, на территорию которого выполняется чартерный полет.
9. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным авиаперевозкам на установленных маршрутах. Выполнение чартерных рейсов должно производиться в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон.

II. Регулярные грузовые перевозки

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления
Промежуточные
пункты
Пункты
назначения
Пункты
за пределами

Пункты в Российской Федерации

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже)

другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств
Договаривающихся Сторон

Пекин
Шанхай
Шеньян
Урумчи
Гуанчжоу
Тяньцзинь
Сямынь
Шеньчжень
Ченьчжу
Циндао
Нанкин

другие пункты
являются
предметом
договоренности
между
авиационными
властями
государств
Договаривающихся
Сторон

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже)

другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств
Договаривающихся Сторон

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными
авиапредприятиями Китайской Народной Республики:

Пункты отправления
Промежуточные
пункты
Пункты
назначения
Пункты

за пределами

Пункты в Китайской Народной Республике

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже)

другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон

Москва

Санкт-Петербург

Иркутск

Новосибирск

Красноярск

Хабаровск

Абакан

три других

пункта по выбору

Китайской

Стороны

другие пункты

являются

предметом

договоренности

между

авиационными

властями

государств

Договаривающихся

Сторон

(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже)

другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон могут не использоваться назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон по своему усмотрению.

2. Разрешается совмещение нескольких пунктов отправления на территории государства одной Договаривающейся Стороны с использованием единого номера рейса при выполнении полетов по установленным маршрутам.

3. Право совмещения пунктов вылета на территории государств Договаривающихся Сторон, а также пунктов на территории третьих стран будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

4. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки груза между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") будет являться предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

5. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения типа "блок-спейс" и "код-шеринг" с назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон одобряют такие соглашения. Аналогичные соглашения с авиапредприятиями третьих стран являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
6. Использование воздушных судов, взятых в аренду с экипажем для эксплуатации договорных линий как назначенными, так и неназначенными авиапредприятиями государств обеих Договаривающихся Сторон, должно быть предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
7. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных маршрутов могут использовать любой тип дозвуковых воздушных судов. При использовании воздушных судов различной емкости назначенные авиапредприятия должны согласовывать провозные емкости между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
8. Частоты полетов назначенных авиапредприятий государства каждой Договаривающейся Стороны должны согласовываться между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
9. Чартерные полеты выполняются в соответствии с законами и правилами того государства, на территорию которого выполняется чартерный полет.
10. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным авиаперевозкам на установленных маршрутах. Выполнение чартерных рейсов должно производиться в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон.

ПРОТОКОЛ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении

Подписывая Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении (далее - Соглашение), нижеподписавшиеся представители государств Договаривающихся Сторон согласовали следующее положение, которое является неотъемлемой частью Соглашения:

В случае если иное не установлено Договаривающимися Сторонами, действие Соглашения не распространяется на Специальный административный район Гонконг Китайской Народной Республики и на Специальный административный район Макао Китайской Народной Республики.

Совершено в _____ " ____ " _____ 200__ г. в двух экземплярах, каждый на русском, китайском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае различного толкования настоящего Протокола будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство

Российской Федерации

За Правительство

Китайской Народной Республики
