

О заключении Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении

Постановление · № 79 · от 14.01.1994 · Правительство Российской Федерации · Действует с изменениями

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 14 января 1994 г. N 79

г. Москва

О заключении Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Одобрить представленный Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством иностранных дел Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Государственным таможенным комитетом Российской Федерации и предварительно проработанный с Американской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении (прилагается). Разрешить Министерству транспорта Российской Федерации при подготовке Соглашения к подписанию вносить по согласованию с Министерством иностранных дел Российской Федерации в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.
2. Поручить Министерству иностранных дел Российской Федерации по достижении договоренности с Американской Стороной подписать от имени Правительства Российской Федерации Соглашение, предусмотренное настоящим постановлением.

Председатель Правительства

Российской Федерации В. Черномырдин

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и
Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном
сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Соединенных Штатов Америки, именуемые в
дальнейшем Сторонами,

желая содействовать расширению возможностей международного воздушного транспорта,
желая обеспечить наивысший уровень надежности и безопасности международных воздушных
перевозок и вновь подтверждая свою серьезную озабоченность по поводу действий или угрозы
безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности людей или имущество, оказывают
неблагоприятное воздействие на выполнение воздушных перевозок и подрывают доверие
общественности к безопасности гражданской авиации,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания
в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их
соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения, если в тексте не оговорено иное, термин:

- а) "Авиационные власти" означает в отношении Российской Федерации - Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта или его преемника и в отношении Соединенных Штатов Америки - Министерство транспорта или его преемника;
- б) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложения к нему, составляющие неотъемлемую часть этого Соглашения, и любые поправки к ним;
- с) "Воздушная перевозка" означает любой полет (включая регулярные и чартерные рейсы), совершаемый воздушным судном с целью общественных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, отдельно или в сочетании, за вознаграждение или по найму;
- д) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает:
- и) любую поправку, которая вступила в силу в соответствии со статьей 94 (а) Конвенции и была ратифицирована обоими государствами; и
- ии) любое Приложение, а также любую поправку, принятые в соответствии со статьей 90 Конвенции, постольку, поскольку такое Приложение и поправка являются в любое время действительными для обеих Сторон;
- е) "Назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;
- ф) "Полная стоимость" означает стоимость предоставленных услуг вместе с разумными накладными административными расходами;
- г) "Наземное обслуживание" означает обслуживание, посадку и высадку пассажиров, погрузку и выгрузку багажа, грузов, почты и борприпасов воздушных судов, их уборку и другие действия на стоянке самолета и в здании аэровокзала;
- х) "Международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, которая проходит через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;
- и) "Цена" означает любой тариф, ставку или сбор, взимаемые за перевозку пассажиров (и их багажа) и/или груза (исключая почту) воздушным транспортом, устанавливаемые авиапредприятиями, включая их агентов, и условия применения такого тарифа, ставки или сбора;
- й) "Остановка с некоммерческими целями" означает посадку с любой целью, иной, чем посадка или высадка пассажиров, погрузка или выгрузка их багажа, грузов и/или почты при выполнении воздушной перевозки; и
- к) "Сборы" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий за пользование аэропортом, оборудованием и услугами по аэронавигации или авиационной безопасности.

Статья 2

Предоставление прав

1. В соответствии с положениями приложения 4 каждая Сторона предоставляет другой Стороне следующие права для выполнения международных воздушных перевозок авиапредприятиями, уполномоченными на такие перевозки в соответствии с законами и правилами другой Стороны:

- а) право пролета ее территории без посадки;
- б) право совершать остановки на ее территории с некоммерческими целями;
- с) право выполнять международные воздушные перевозки на маршрутах, указанных в приложении 1;
- д) право выполнять международные воздушные перевозки между пунктами, указанными в приложении 1, и пунктами в третьих странах через пункты на территории Стороны, являющейся национальной для данного авиапредприятия;
- е) права, иным образом указанные в настоящем Соглашении, включая права, указанные в приложении 2.

2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны прав брать на борт на территории другой Стороны для перевозки

за вознаграждение пассажиров, их багаж, грузы или почту, имеющих в качестве пункта назначения другой пункт в пределах территории этой другой Стороны (каботаж).

Статья 3

Назначение и выдача разрешений

1. На условиях положений приложения 1 и приложения 2 каждая Сторона будет иметь право назначить авиапредприятия для выполнения международных воздушных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, а также отменять или заменять такие назначения. Уведомления о таких назначениях должны быть переданы другой Стороне в письменной форме по дипломатическим каналам и в них должно быть определено, разрешено ли авиапредприятию выполнять те виды авиаперевозок, которые определены в приложении 1 и приложении 2, или в них обоих.

2. По получении такого назначения и заявки от назначенного авиапредприятия в форме и способом, предписанным для получения эксплуатационного и технического разрешения, другая Сторона должна предоставить соответствующее эксплуатационное и техническое разрешение с минимальными процедурными задержками при условии, что:

- а) преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, гражданам этой Стороны или им обоим;
- б) назначенное авиапредприятие должно быть способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми к выполнению международных перевозок Стороной, рассматривающей заявку или заявки; и
- с) Сторона, назначающая авиапредприятие, обеспечивает установление и применение норм, указанных в статье 6 (Безопасность) и в статье 7 (Авиационная безопасность) настоящего Соглашения.

3. Когда авиапредприятие таким образом назначено и получило разрешение, оно может начать эксплуатацию тех договорных линий, для которых оно назначено.

Статья 4

Аннулирование разрешения

1. Каждая Сторона может аннулировать, приостанавливать или ввести ограничения на эксплуатационное и техническое разрешение, предоставленное авиапредприятию, назначенному другой Стороной, если:

- а) преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием не принадлежат другой Стороне, гражданам этой Стороны, или им обоим;
- б) это авиапредприятие не соблюдает законы и правила, указанные в статье 5 (Применение законов) настоящего Соглашения;
- с) другая Сторона не обеспечивает установление и применение норм, которые указаны в статье 6 (Безопасность) настоящего Соглашения; или
- д) другая Сторона или ее авиапредприятие не выполняют условий, по которым предоставляются права в соответствии с настоящим Соглашением.

2. Если только принятие немедленных мер не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений требований подпунктов 1б, 1с или 1д настоящей статьи, то права, предусмотренные настоящей статьей, будут использоваться только после консультации с другой Стороной.

3. Настоящая статья не ограничивает прав ни одной из Сторон приостанавливать, ограничивать действие разрешения или выдвигать условия для выполнения воздушных перевозок в соответствии с положениями статьи 7 (Авиационная безопасность) настоящего Соглашения.

Статья 5

Применение законов

1. Законы и правила одной Стороны, регулирующие выполнение полетов и навигацию воздушных судов при прилете, нахождении в пределах или вылете с территории этой Стороны, будут

применяться к авиапредприятиям другой Стороны.

2. При прибытии, пребывании или отправлении с территории одной Стороны законы и правила этой Стороны, регулирующие прибытие или отправление с ее территории пассажиров, экипажей, грузов или воздушных судов (включая правила, регулирующие въезд, очистку, авиационную безопасность, иммиграционные, паспортные, таможенные и карантинные правила или в отношении почты - почтовые правила), соблюдаются такими пассажирами и экипажами или от их имени, а также в отношении грузов или воздушных судов авиапредприятий другой Стороны.

3. Стороны будут предоставлять без ограничений, заблаговременно и со сроком действия, по крайней мере, двадцать четыре месяца визы для всего летного и бортового персонала воздушных судов каждого назначенного авиапредприятия, выполняющего регулярные перевозки. Эти визы должны быть действительны для любого количества рейсов на территорию и с территории другой Стороны в течение срока их действия.

4. Стороны будут предоставлять заблаговременно визы соответствующей продолжительности и типа для летного и бортового персонала каждого назначенного авиапредприятия, выполняющего чартерные перевозки.

5. Стороны будут предоставлять без ограничений, заблаговременно и со сроком действия, по крайней мере, двенадцать месяцев визы для персонала назначенных авиапредприятий, направленного на работу в пункты на договорных маршрутах на территории другой Стороны, и государственным служащим другой Стороны, имеющим отношение к гражданской авиации. Эти визы будут действительны для любого числа въездов и выездов с территории другой Стороны в период их действия.

6. Каждая Сторона будет оказывать содействие другой Стороне в получении копий соответствующих законов и правил, упомянутых в настоящей статье.

Статья 6

Безопасность

1. Стороны предпримут все необходимые меры для обеспечения безопасных и эффективных воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона признает действительными в целях осуществления воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением, сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и лицензии, которые выданы или признаны действительными другой Стороной и остающиеся в силе при условии, что требования к таким сертификатам или лицензиям соответствуют, по крайней мере, минимальным стандартам, которые могут быть установлены согласно Конвенции. Каждая Сторона может, однако, отказать в признании действительным для целей выполнения полетов над ее территорией удостоверение о квалификации и лицензии, которые выданы или признаны действительными другой Стороной для ее граждан.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не должны рассматриваться как препятствующие отдельным отступлениям от установленных требований, которые могут быть согласованы между Сторонами.

4. Каждая Сторона может потребовать проведения консультаций по стандартам безопасности, установленным другой Стороной в отношении навигационных средств, летных экипажей, воздушных судов, выполнения полетов назначенными авиапредприятиями. Если после таких консультаций одна Сторона найдет, что другая Сторона не обеспечивает установление и эффективное применение стандартов безопасности и требований в этих областях, соответствующих, по крайней мере, минимальным стандартам, которые могут быть установлены в соответствии с Конвенцией или в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, другая Сторона будет уведомлена о таких отклонениях и мерах, рассматриваемых в качестве необходимых для приведения положения в соответствие с этими минимальными стандартами; и другая Сторона должна предпринять соответствующие корректирующие действия. Каждая Сторона сохраняет за собой право отказать в признании,

аннулировать или ограничить действие эксплуатационного и технического разрешения, выданного авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным другой Стороной, в случае, если другая Сторона не предпримет соответствующих корректирующих действий в разумные сроки.

Статья 7

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны подтверждают, что в их взаимоотношениях обязательства по защите и сотрудничеству в области безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства образуют неотъемлемую часть настоящего Соглашения.
2. Стороны окажут друг другу по запросу всю необходимую помощь в предотвращении актов незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности пассажиров, экипажа, воздушного судна, аэропортов, аэронавигационного оборудования, а также любой другой угрозы авиационной безопасности.
3. Стороны будут действовать в полном соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., и других конвенций в этой области, которые вступили в силу для обеих Сторон.
4. Стороны в своих взаимоотношениях будут действовать в полном соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации; они будут предъявлять требования к тому, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты с основным местом деятельности или постоянным местом пребывания на территории их государства и эксплуатанты аэропортов на территории их государства действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.
5. Каждая Сторона соглашается соблюдать положения по безопасности, предусматриваемые другой Стороной в отношении въезда на территорию этой другой Стороны, и принимать адекватные меры для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, их ручной клади, а также грузов и бортовых припасов до и во время посадки или погрузки. Кроме того, каждая Сторона будет благожелательно рассматривать любую просьбу другой Стороны о принятии специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.
6. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом воздушного судна, или других незаконных актов, направленных против безопасности пассажиров, экипажа, воздушного судна, аэропортов и аэронавигационного оборудования, Стороны окажут друг другу содействие путем облегчения связи и принятия других соответствующих мер с целью быстрого и безопасного прекращения такого инцидента или его угрозы.
7. Когда одна Сторона имеет достаточные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений по авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти первой Стороны могут просить проведения немедленных консультаций с авиационными властями другой Стороны. В случае недостижения приемлемой договоренности в течение 15 дней с даты обращения с такой просьбой возникает основание для принятия решения об отказе в выдаче, отмене, ограничении или включении новых условий в эксплуатационные или технические разрешения, выданные авиапредприятию или авиапредприятиям другой Стороны. При возникновении критической ситуации Сторона может предпринять временные меры до истечения 15 дней.

Статья 8

Коммерческие возможности

1. На условиях приложения 4 раздела II назначенные авиапредприятия одной Стороны могут

открывать свои представительства на территории другой Стороны для рекламирования и продажи воздушных перевозок.

2. Назначенные авиапредприятия одной Стороны в соответствии с законами и правилами другой Стороны, относящимися к въезду, проживанию и трудоустройству, могут направлять и содержать на территории другой Стороны персонал для осуществления управления, продажи, технического обслуживания и выполнения перевозок, а также других специалистов, необходимых для обеспечения авиаперевозок.

3. На условиях приложения 3, каждое назначенное авиапредприятие может выполнять наземное обслуживание своими силами на территории другой Стороны ("самостоятельное обслуживание") или по своему усмотрению определять из числа конкурентов агентов для осуществления такого обслуживания полностью или частично. Эти права должны быть подвержены только физическим ограничениям, вытекающим из соображений аэропортовой безопасности. Когда подобные соображения препятствуют самостоятельному обслуживанию, наземные услуги должны быть доступны на равных условиях для всех авиапредприятий; сборы должны взиматься в соответствии со стоимостью предоставляемых услуг; и такие услуги должны быть сравнимы с видом и качеством самостоятельного обслуживания, если бы оно было возможно.

4. На условиях приложения 3 назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять продажу авиаперевозок на своих собственных перевозочных документах на территории другой Стороны самостоятельно и, по усмотрению авиапредприятия, через своих агентов, кроме случаев, специально оговоренных в правилах чартерных перевозок страны, с территории которой начинается чартерная перевозка, и касающихся национальной безопасности или защиты денежных средств пассажиров и прав пассажиров на отказ от перевозки и возврат денежных средств. На условиях приложения 3 каждое назначенное авиапредприятие может продавать такие перевозки и любое лицо может свободно покупать такие перевозки с оплатой в валюте данной территории (если тарифы авиапредприятий, законы и правила на этой территории предусматривают оплату в такой валюте) или в свободно конвертируемой валюте.

5. На условиях приложения 3 каждое авиапредприятие может по требованию конвертировать и переводить в свою страну в свободно конвертируемой валюте местные доходы, превышающие суммы местных платежей. Конвертация и перевод должны разрешаться немедленно, без ограничений или налогообложения в соответствии с рыночным курсом обмена, применяемым на день заявки на перевод.

6. На условиях приложения 3 авиапредприятиям одной Стороны должно быть разрешено оплачивать местные расходы, включая приобретение авиатоплива, на территории другой Стороны в местной валюте. Авиапредприятия одной Стороны могут по своему усмотрению оплачивать такие расходы на территории другой Стороны и в свободно конвертируемой валюте в соответствии с местными валютными правилами.

7. На условиях приложения 3 назначенным авиапредприятиям одной Стороны должно быть разрешено иметь банковские счета на свое имя на территории другой Стороны в валюте той или другой Стороны или в любой свободно конвертируемой валюте по усмотрению авиапредприятия.

8. Пассажиры, намеревающиеся совершить воздушное путешествие, независимо от их гражданства должны быть свободны в выборе авиапредприятия или авиапредприятий.

9. Положения настоящей статьи будут применяться как к пассажирским, так и к грузовым перевозкам.

Статья 9

Таможенные пошлины и сборы

1. По прибытии на территорию одной Стороны воздушные суда, используемые для международных воздушных перевозок назначенными авиапредприятиями другой Стороны, их штатное оборудование, наземное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические запасы,

запасные части (включая двигатели), бортприпасы (включая, но не ограничиваясь такими товарами, как продукты питания, прохладительные и алкогольные напитки, табачные и другие изделия, которые предназначены для продажи или использования пассажирами в ограниченных количествах во время полета) и другие материалы, предназначенные для использования исключительно в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки, будут освобождаться на основе взаимности от всех ограничений на ввоз, от налогов на имущество и капитал, от таможенных пошлин, акцизных сборов и аналогичных налогов и сборов, взимаемых национальными властями и не основанных на стоимости предоставляемых услуг, при условии, что такое оборудование и бортприпасы остаются на борту воздушного судна.

2. На основе взаимности от налогов, таможенных пошлин и сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, за исключением сборов, основывающихся на стоимости предоставленных услуг, будут освобождаться также:

- а) бортприпасы на борту воздушного судна, ввезенные на территорию или полученные на территории одной Стороны и взятые на борт в разумных пределах для использования на борту вылетающего воздушного судна авиапредприятия другой Стороны, осуществляющего международную воздушную перевозку, даже если такие припасы предназначены для использования только на участке полета, выполняемого над территорией Стороны, где они были взяты на борт;
- б) наземное оборудование и запасные части (включая двигатели), ввезенные на территорию одной Стороны для целей сервиса, обслуживания или ремонта воздушных судов авиапредприятия другой Стороны, используемых для международных воздушных перевозок; и
- с) авиатопливо, смазочные материалы и потребляемые технические запасы, ввезенные на территорию или полученные на территории одной Стороны, для использования на борту воздушного судна авиапредприятия другой Стороны, осуществляющего международную воздушную перевозку, даже если эти запасы предназначены для использования только на участке полета, выполняемого над территорией Стороны, где они были взяты на борт.

3. Оборудование и запасы, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут быть по требованию поставлены под наблюдение или контроль соответствующих властей.

4. Освобождения, предусмотренные настоящей статьей, будут также иметь место в тех случаях, когда авиапредприятия одной Стороны заключают контракты с другим авиапредприятием, которому также предоставлены аналогичные освобождения другой Стороной, с целью взятия во временное пользование или передачи на территорию другой Стороны материалов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

5. Каждая Сторона обеспечит приобретение по разумным ценам или будет способствовать ввозу на свою территорию достаточного количества авиационного топлива требуемого сорта, качества и спецификации для авиапредприятий другой Стороны в соответствии с запросами этих авиапредприятий.

6. Назначенные авиапредприятия одной Стороны могут в соответствии с законами и правилами другой Стороны, касающимися таможенных сборов и пошлин, ввезти и содержать в каждом из пунктов на договорных маршрутах в пределах территории другой Стороны материалы и оборудование, необходимые данным авиапредприятиям для обеспечения и рекламирования воздушных перевозок. Печатные каталоги, прейскуранты, фирменные объявления или туристическая и другая литература (включая плакаты) будут освобождаться от пошлины на ввоз.

Статья 10

Сборы

1. В соответствии с положениями настоящей статьи сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами, а также любые сборы за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги ("сборы с пользователей"), должны взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными

каждой Стороной.

2. Сборы с пользователей, которые могут быть установлены компетентными властями или органами каждой Стороны для авиапредприятия другой Стороны, должны быть обоснованными, умеренными, недискриминационными и справедливо распределенными между категориями пользователей. В любом случае сборы будут устанавливаться для всех авиапредприятий каждой Стороны на условиях не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, доступные любому другому авиапредприятию в момент взимания данных сборов.

3. Сборы с пользователей, установленные для авиапредприятий другой Стороны, могут отражать, но не должны превышать справедливую часть от полной стоимости расходов компетентных властей или органов, ведающих сборами, связанных с предоставлением соответствующего аэропортового и аэронавигационного оборудования и услуг, а также соответствующего оборудования и услуг по авиационной безопасности и, в случае взимания аэропортовых сборов, могут обеспечивать разумный уровень доходов после покрытия расходов на амортизацию. Средства и услуги, за которые взимаются сборы, должны предоставляться на реальной и экономической основе. Заблаговременные уведомления должны быть даны до того, как будут изменены размеры сборов с пользователей.

4. Каждая Сторона будет содействовать проведению консультаций между компетентными властями и органами, ведающими сборами на своей территории, и авиапредприятиями, пользующимися услугами и средствами, а также будет поддерживать обмен между компетентными властями и органами, ведающими сборами, и авиапредприятиями такой информацией, которая может быть необходима для обеспечения тщательного анализа обоснованности размера сборов в свете принципов, изложенных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи.

Статья 11

Справедливая конкуренция

1. Каждая Сторона должна предоставить справедливые и равные возможности для назначенных авиапредприятий обеих Сторон конкурировать в области международных воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона предпримет все соответствующие меры в пределах своих полномочий для того, чтобы ликвидировать все формы дискриминации или несправедливой конкурентной практики, неблагоприятно влияющие на конкурентные позиции авиапредприятий другой Стороны.

3. Ни одна из Сторон или ее назначенные авиапредприятия не будут требовать от назначенных авиапредприятий другой Стороны выполнения обязательств, вытекающих из права первого отказа, соблюдения определенной степени загрузки, требовать какой-либо оплаты в связи с отсутствием возражений, а также предъявлять любые другие требования в отношении емкости, частоты или объема перевозок, несовместимые с целями настоящего Соглашения.

4. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам, которые осуществляют авиапредприятия этой другой Стороны на тех же авиалиниях или их любой части.

Статья 12

Установление цен

1. Каждая Сторона разрешит каждому назначенному авиапредприятию устанавливать цены на воздушные перевозки, исходя из коммерческой конъюнктуры рынка. Вмешательство Сторон будет ограничиваться:

- а) предотвращением дискриминационных цен или практики;
- б) защитой потребителей от цен, которые необоснованно высоки или ограничены в своей доступности из-за злоупотребления доминирующим положением;
- с) защитой авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены за счет прямых или косвенных государственных субсидий или поддержки; и

д) защитой авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены и предложены с намерением устранить конкуренцию.

2. Каждая Сторона может потребовать направления уведомления или представления на рассмотрение своим авиационным властям цен, которые намереваются применять для полетов на или с ее территории авиапредприятия другой Стороны. Направление уведомления или представление на рассмотрение авиапредприятиями обеих Сторон цен может быть потребовано не более чем за 30 дней до предполагаемой даты их вступления в силу. В отдельных случаях этот срок может быть сокращен. Ни одна из Сторон не должна требовать уведомления или представления на рассмотрение авиапредприятиями другой Стороны цен, установленных для общественных чартерных перевозок, исключая случаи, когда это может потребоваться, на недискриминационной основе для информационных целей.

3. Ни одна из Сторон не будет предпринимать односторонних действий, препятствующих вступлению в силу предложенных цен или применению взимаемых цен:

а) авиапредприятием какой-либо Стороны для осуществления международных авиаперевозок между территориями Сторон; или

б) авиапредприятием одной Стороны для осуществления международных авиаперевозок между территорией другой Стороны и любого другого государства, включая в обоих случаях перевозки как одного, так и нескольких авиапредприятий.

Если какая-либо из Сторон полагает, что любая такая цена является несовместимой с положениями пункта 1 настоящей статьи, то она может потребовать проведения консультаций и как можно быстрее уведомить другую Сторону о причинах своего неудовлетворения. Такие консультации должны быть проведены не позднее 30 дней после получения запроса, и Стороны будут сотрудничать в деле обеспечения информацией, необходимой для обоснованного решения данного вопроса. Если Стороны достигнут соглашения в отношении цены, по поводу которой было дано такое уведомление, то каждая Сторона должна сделать все от нее зависящее, чтобы это соглашение было введено в действие. Без такого обоюдного соглашения цена будет введена в действие или продолжит свое действие.

Статья 13

Консультации

Каждая Сторона может в любое время запросить проведения консультаций между соответствующими властями обеих Сторон с целью обсуждения, толкования, применения или изменения настоящего Соглашения. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса от Министерства иностранных дел Российской Федерации или Государственного Департамента Соединенных Штатов Америки соответственно. В случае, если достигнута договоренность в отношении изменения настоящего Соглашения, то такие изменения вступят в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.

Статья 14

Разрешение споров

1. Любой спор, возникающий в рамках настоящего Соглашения, исключая такие споры, которые могут возникать в рамках пункта 3 статьи 12 (Установление цен) настоящего Соглашения, будет разрешаться посредством консультаций или других контактов между соответствующими властями Сторон. Если спор не решен в ходе таких консультаций или контактов, он по согласованию Сторон, может быть передан для решения третьему лицу или органу.

2. Если Стороны не достигнут согласия, то спор по требованию любой из Сторон должен быть передан на рассмотрение в арбитраж в соответствии с процедурой, установленной ниже.

3. Арбитраж будет проводиться судом, состоящим из трех арбитров, назначенных следующим образом:

а) в течение 30 дней после получения запроса на рассмотрение дела в арбитраже каждая Сторона

должна назвать одного арбитра. В течение 60 дней после того, как будут названы эти два арбитра, они по взаимному согласию должны назначить третьего арбитра, который будет выступать в качестве президента арбитража;

б) если одна из Сторон не может назвать арбитра или если третий арбитр не назначен в соответствии с подпунктом (а) настоящего пункта, то любая Сторона может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимого арбитра или арбитров в течение 30 дней. Если Президент Совета является гражданином государства одной из Сторон, то старший Вице-президент, который не был отклонен по этому признаку, произведет это назначение.

4. Исключая особо оговоренные случаи, арбитраж определит границы своих полномочий согласно настоящему Соглашению и установит свои процедуры. Сформированный арбитраж должен иметь полномочия принятия промежуточного решения вплоть до окончательного решения. По указанию арбитража или просьбе любой из Сторон заседание арбитража для точного определения предмета спора и специальные последующие процедуры должны быть проведены в срок не позднее 15 дней после того, как суд будет полностью сформирован.

5. Исключая особо согласованные случаи или по указанию арбитража, каждая Сторона должна представить на рассмотрение меморандум в течение 45 дней с момента окончательного формирования арбитража. Ответы должны быть готовы через 60 дней. Арбитраж проведет слушания по требованию любой из Сторон или по своему усмотрению в течение 15 дней после истечения срока для представления ответов.

6. Арбитраж должен стремиться вынести решение в письменной форме в течение 30 дней после завершения слушаний или, если слушания не проводились, после даты представления на рассмотрение обоих ответов.

Арбитраж принимает решение большинством голосов.

7. Стороны могут в течение 15 дней после даты вынесения решения представить на рассмотрение запрос для пояснений в отношении решения и любые пояснения должны быть даны в течение 15 дней с даты такого запроса.

8. Каждая Сторона в соответствии с законами своего государства должна выполнять в полном объеме решение или рекомендации арбитража.

9. Расходы по содержанию арбитража, включая сборы и расходы арбитров, должны быть разделены поровну между Сторонами. Любые расходы, вызванные участием Президента Совета Международной организации гражданской авиации в соответствии с процедурой, указанной в пункте 2(б) настоящей статьи, должны рассматриваться как часть расходов на содержание арбитража.

Статья 15

Приостановление полетов

1. Полеты авиапредприятий обеих Сторон по договорному маршруту или маршрутам будут приостановлены после предварительного уведомления, направляемого одной Стороной другой Стороне за тридцать (30) дней в случае, если она найдет, что назначенные ею авиапредприятия лишены возможности, в силу не зависящих от первой Стороны обстоятельств, выполнять полеты по договорному маршруту или маршрутам. Такие полеты могут быть приостановлены немедленно любой Стороной в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств, не зависящих от соответствующих властей этой Стороны.

2. Приостановленные таким образом полеты могут быть затем возобновлены путем обмена нотами между Сторонами и будут осуществляться в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Статья 16

Прекращение действия Соглашения

Каждая Сторона может в любое время уведомить в письменной форме другую Сторону о своем

решении прекратить действие настоящего Соглашения. Подобное уведомление должно быть направлено одновременно и в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления другой Стороной, если это уведомление не будет отозвано по взаимному согласованию между Сторонами до истечения указанного срока.

Статья 17

Регистрация в ИКАО

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 18

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступит в силу со дня его подписания.

С момента вступления его в силу настоящее Соглашение заменит собой в отношениях между Российской Федерацией и Соединенными Штатами Америки Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении от 1 июня 1990 года с поправками и Дополнительное соглашение от 4 ноября 1966 года с поправками.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в "..." 199.. года, в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство За Правительство

Российской Федерации Соединенных Штатов Америки

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством

Российской Федерации и

Правительством Соединенных Штатов

Аmericи о воздушном сообщении

РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Раздел I

А. Независимо от положений первого предложения пункта 1 статьи 3 настоящего Соглашения до 31 мая 1995 года Соединенные Штаты будут иметь право назначить до шести комбинированных (пассажирских-грузовых) и до трех грузовых перевозчиков, и Российская Федерация будет иметь право назначить до девяти комбинированных или грузовых перевозчиков для выполнения перевозок по маршрутам, указанным в разделе II этого приложения, за исключением предусмотренного в разделе 1 (С) ниже.

В. Не более трех комбинированных и двух грузовых американских и трех комбинированных и двух грузовых российских авиапредприятий могут выполнять полеты между любыми парами городов на установленных маршрутах.

С. Авиапредприятия, осуществляющие перевозки между территориями Сторон исключительно на основе соглашений о сотрудничестве в области маркетинга, включая соглашения типа "код-шеринг", с авиапредприятиями другой Стороны или авиапредприятиями третьих стран, должны быть назначены в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения, но они не будут включаться в квоту назначенных авиапредприятий, определенную выше.

Раздел II

Авиапредприятия одной Стороны, назначенные согласно этому приложению, в соответствии с условиями их назначения и на условиях приложения 4 (1) будут иметь право выполнять регулярные

международные воздушные перевозки (1) между пунктами на следующих маршрутах и (2) между пунктами на таких маршрутах и любыми пунктами в третьих странах через пункты на территории Стороны, назначившей эти авиапредприятия.

1. Маршруты для авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных Правительством Соединенных Штатов:

из пункта или пунктов в Соединенных Штатах через промежуточные пункты* в Москву, Санкт-Петербург, Магадан, Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский** и Южно-Сахалинск и далее в Китай, Гонконг, Южную Корею, Сингапур и Тайвань.

* До 31 мая 1995 года - без прав перевозок между пунктами на территории государств - бывших республик СССР и указанными пунктами в Российской Федерации, за исключением тех случаев, когда такие права будут предоставлены третьим странам.

** После открытия аэропорта Петропавловск-Камчатский для международных перевозок в соответствии с российскими законами и правилами.

2. Маршруты для авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных Правительством Российской Федерации:

из пункта или пунктов в Российской Федерации через промежуточные пункты в Бангор, Нью-Йорк, Вашингтон, Чикаго, Даллас/Форт Ворт, Анкоридж*, Сиэтл, Портленд (Орегон), Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Орlando, Гонолулу, Майами, Колумбус (Огайо), Хьюстон и два пункта, которые будут взаимно согласованы между Сторонами, и далее в Чили, Ямайку, Никарагуа, Мексику и в два пункта в Южной Америке, которые будут названы Российской Федерацией, исключая Аргентину, Перу, Бразилию, Эквадор, Колумбию и Боливию.

* До 31 мая 1995 года рейсы через Тихий океан, выполняемые между пунктами российского Дальнего Востока и пунктами в континентальной части Соединенных Штатов, должны выполняться с посадкой в Анкоридже.

Раздел III

Каждое назначенное авиапредприятие без каких-либо ограничений по направлениям и географии и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешенных так или иначе настоящим Соглашением, за исключением того, что оговорено в примечаниях к разделу II (1), при условии, что перевозки осуществляются через пункты на территории Стороны, назначившей данное авиапредприятие, может на любом или на всех рейсах по своему усмотрению:

- 1) производить полеты в одном или двух направлениях;
- 2) совмещать разные номера рейсов при выполнении полета одним воздушным судном;
- 3) выполнять полеты в пункты на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке (при котором промежуточные пункты могут использоваться как пункты за пределами, а пункты за пределами - как промежуточные);
- 4) опускать остановки в любом пункте или пунктах, исключая случаи, специально оговоренные в разделе II (2) настоящего приложения;
- 5) выполнять перевозки одним воздушным судном в несколько пунктов на территории другой Стороны при условии, что это исключает каботаж;
- 6) перераспределять поток перевозок (включая свой собственный поток со "стоп-овером") с любого своего воздушного судна на любое другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах;
- 7) выполнять комбинированные и грузовые перевозки в любой пункт в третьих странах, не указанный в разделе II настоящего приложения, без коммерческих прав перевозок между территорией другой Стороны и любым таким неуказанным пунктом.

Раздел IV

А. До 31 мая 1995 года включительно американские авиапредприятия, назначенные для

комбинированных перевозок, могут выполнять до 54 парных рейсов в неделю, и авиапредприятия США, назначенные для грузовых перевозок, могут выполнять до 16 парных рейсов в неделю между пунктами в Соединенных Штатах и пунктами в Российской Федерации.

Б. До 31 мая 1995 года включительно российские назначенные авиапредприятия могут выполнять до 70 парных рейсов в неделю между пунктами в Российской Федерации и пунктами в Соединенных Штатах.

Ц. Указанная выше частота полетов может быть увеличена в соответствии со статьей 13 настоящего Соглашения. Дополнительные рейсы, выполненные назначенными авиапредприятиями одной Стороны, не будут засчитываться в частоту полетов, однако должны быть предварительно одобрены авиационными властями другой Стороны.

Д. Назначенные авиапредприятия одной Стороны при выполнении полетов над территорией другой Стороны в соответствии с настоящим приложением могут использовать любые типы дозвуковых воздушных судов в соответствии с законами и правилами другой Стороны.

Е. Полеты, выполняемые на основе соглашений о совместной эксплуатации, включая соглашения типа "код-шеринг", между авиапредприятиями двух Сторон, не будут засчитываться в квоту частоты полетов, определенную выше. До 31 мая 1995 года включительно полеты, выполняемые между территориями Сторон на основе соглашений о сотрудничестве в области маркетинга, включая соглашения типа "код-шеринг", между авиапредприятиями любой из Сторон и авиапредприятиями третьих стран, должны учитываться как половина частоты в пределах той частоты полетов, которая определена выше.

Раздел V

На любом участке или участках вышеуказанных маршрутов назначенное авиапредприятие при выполнении международных воздушных перевозок может производить замену воздушного судна в любом пункте маршрута без каких-либо ограничений по типу или количеству эксплуатируемых воздушных судов при условии, что при вылете перевозка за пределы этого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей данное авиапредприятие, а при прилете перевозка на территорию Стороны, назначившей данное авиапредприятие, является продолжением перевозки за пределы этого пункта.

Раздел VI

В процессе эксплуатации разрешенных полетов по договорным маршрутам или проработки предложений для их выполнения любое назначенное авиапредприятие любой Стороны, которое соответствующим образом уполномочено осуществлять такие полеты, может в соответствии с требованиями, нормально применимыми каждой Стороной к таким соглашениям, заключать соглашения о сотрудничестве в области маркетинга с другим авиапредприятием или авиапредприятиями, которые также имеют соответствующие полномочия, при условии, что такое соглашение не затрагивает каботаж или пульное распределение доходов. Несмотря на вышеизложенное, если Сторона, назначившая авиапредприятие, не даст разрешения заключать подобные соглашения с авиапредприятиями другой Стороны, то другая Сторона не будет иметь обязательств для выдачи разрешения на такие перевозки.

Раздел VII

Несмотря на любое другое положение настоящего Соглашения, авиапредприятиям обеих Сторон разрешается без ограничений использовать в связи с международными воздушными перевозками любые наземные перевозки грузов в (из) любые пункты на территории Сторон или третьих стран, включая транспортировку во (из) все аэропорты с таможенными службами и включая, где это применимо, право перевозить грузы до пункта таможенной очистки в соответствии с применяемыми законами и правилами. Такие грузы, перевозимые по земле или по воздуху, должны быть доступны для проведения аэропортового таможенного досмотра и процедур. Назначенные авиапредприятия могут по своему выбору осуществлять наземные перевозки своими силами или посредством

заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземные перевозки, выполняемые другими авиапредприятиями и непрямыми грузоперевозчиками. Такие смешанные грузовые услуги могут быть предложены по единой цене как для воздушных, так и наземных перевозок при условии, что грузоотправители не будут введены в заблуждение относительно особенностей перевозок такого рода.

Раздел VIII

Ничто в настоящем Соглашении не должно препятствовать созданию совместных предприятий между авиапредприятием одной Стороны, которому разрешено выполнять регулярные перевозки, и авиапредприятием другой Стороны.

Раздел IX

Срок действия настоящего приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. Стороны договорились о проведении консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия, с тем чтобы определить, будут ли положения настоящего приложения сохранены или изменены. Этот раздел не изменяет любые другие положения Соглашения, касающиеся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и
Правительством Соединенных Штатов
Америки о воздушном сообщении
ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Раздел I

Авиапредприятия одной Стороны, назначенные согласно настоящему приложению, в соответствии с условиями их назначения и при соблюдении положений настоящего приложения и приложения 4 (1) могут выполнять международные чартерные перевозки пассажиров (и их сопровождаемого багажа) и (или) грузов (включая, но не ограничиваясь экспедированием грузов, выполнением отдельных и комбинированных (пассажиры-груз) чартеров):

- 1) между любым пунктом или пунктами на территории Стороны, которая назначила авиапредприятие, и любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны; и
- 2) между любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны и любым пунктом или пунктами в третьих странах при условии, что такая перевозка осуществляется через страну перевозчика и совершается "стоп-овер" на территории страны перевозчика по крайней мере в течение двух следующих друг за другом суток.

Для выполнения перевозок в соответствии с настоящим приложением авиапредприятия одной Стороны, назначенные согласно этому приложению, будут также иметь право: (1) совершать "стоп-овер" в любых пунктах в пределах или за пределами территории любой Стороны; (2) выполнять транзитные перевозки через территорию другой Стороны; и (3) совмещать на одном воздушном судне перевозку, которая начинается на территории одной Стороны, с перевозкой, начинающейся на территории другой Стороны.

Раздел II

- (1) Общее количество парных рейсов, выполняемых по маршрутам через Северную Атлантику авиапредприятиями каждой Стороны, не должно превышать:
 - (а) для пассажирских и комбинированных - в период с 1 июня 1993 года по 31 мая 1994 года - сто (100) чартерных рейсов и в период с 1 июня 1994 года по 31 мая 1995 года - сто пятьдесят (150) чартерных рейсов;
 - (б) для грузовых - в период с 1 июня 1993 года по 31 мая 1994 года - шестьдесят (60) чартерных

рейсов и в период с 1 июня 1994 года по 31 мая 1995 года - восемьдесят (80) чартерных рейсов. Заявки на чартерные рейсы сверх количества, установленного выше, будут позитивно рассматриваться на основе взаимности и благосклонно авиационными властями соответствующей Стороны. Вышеуказанная квота может быть изменена по согласованию между Сторонами.

(2) На маршруте через северную часть Тихого океана чартерные рейсы не будут включаться в вышеуказанную квоту, и заявки на их выполнение будут позитивно рассматриваться на основе взаимности и благосклонно.

(3) При условии предварительного одобрения маршрутов и пунктов полета в соответствии с законами и правилами, относящимися к въезду, транзиту, таможенным и иммиграционным формальностям, а также с учетом требований по безопасности полетов и национальной безопасности принимающей Стороны решение по заявке на чартерный рейс должно приниматься в течение 10 дней со дня ее получения. В случае отказа по заявке должны указываться его причины:

(A) взаимность;

(B) безопасность полета; и

(C) интересы национальной безопасности.

Заявки, подаваемые незадолго до выполнения рейса, будут рассматриваться благожелательно.

(4) Чартерные рейсы будут выполняться в соответствии с чартерными правилами страны, из которой начинается чартерная перевозка. Если Сторона применяет иные правила, положения, условия или ограничения к одному или к нескольким своим авиапредприятиям или к авиапредприятиям различных стран, то каждое из назначенных авиапредприятий должно подпадать под наименее жесткие требования.

Однако ничто, содержащееся в пункте выше, не должно ограничивать права одной Стороны требовать от назначенного авиапредприятия или авиапредприятий другой Стороны придерживаться требований, связанных с национальной безопасностью или с вопросами защиты денежных средств пассажиров и прав пассажиров на отказ от перевозки и возврат денежных сумм.

Раздел III

(1) Чартерные рейсы с гуманитарными целями, одобренные как таковые Сторонами, не подпадают под количественные ограничения, установленные в разделе II выше.

(2) Все полеты, не "связанные с перевозкой пассажиров, грузов или почты за вознаграждение или по найму" по смыслу статьи 5 параграфа 2 Конвенции, как они определены этой статьей, не подпадают под действие квоты данного приложения.

Раздел IV

Ничто в настоящем приложении не будет препятствовать созданию совместных предприятий между авиапредприятием Соединенных Штатов, которому разрешено выполнять чартерные перевозки, и авиапредприятием Российской Федерации при условии одобрения Сторонами. Полеты, осуществляемые любыми такими совместными предприятиями, не будут включаться в квоту, определенную настоящим приложением.

Раздел V

Назначенные авиапредприятия одной Стороны при выполнении полетов на территорию другой Стороны в соответствии с настоящим приложением могут использовать любые типы звуковых воздушных судов в соответствии с законами и правилами другой Стороны.

Раздел VI

Срок действия настоящего приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. Стороны договорились о проведении консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия, с тем чтобы определить, будут ли положения настоящего приложения сохранены или изменены. Этот раздел не изменяет любые другие положения Соглашения, касающиеся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и
Правительством Соединенных Штатов
Америки о воздушном сообщении
КОММЕРЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ
Раздел I

А. До того времени как обе Стороны договорятся о том, что назначенные авиапредприятия обеих Сторон могут пользоваться в полном объеме правами, определенными в пункте 3 статьи 8 настоящего Соглашения, назначенные авиапредприятия одной Стороны будут иметь право назначать уполномоченных агентов для наземного обслуживания и оказания топливозаправочных услуг на территории другой Стороны при условии, что до заключения такого соглашения назначенные авиапредприятия одной Стороны могут на территории другой Стороны пользоваться всеми правами, определенными в пункте 3 статьи 8 настоящего Соглашения, в максимальных пределах, разрешенных законами этой другой Стороны, и в любом случае, в максимальной степени, как это разрешено любому другому авиапредприятию любой национальной принадлежности, отличной от национальных авиапредприятий этой другой Стороны.

В. Расходы за наземное обслуживание и заправку топливом американских авиапредприятий на территории Российской Федерации будут рассматриваться обеими Сторонами ежегодно или в другие сроки, как это может быть запрошено любой Стороной, чтобы гарантировать отсутствие дискриминационной практики в условиях или стоимости этих расходов и что такие расходы будут не выше, чем эквивалентные расходы российских авиапредприятий в Соединенных Штатах.

Раздел II

А. До того времени как обе Стороны не придут к соглашению о том, что (а) валюта Российской Федерации стала свободно конвертируемой или когда любая валюта Российской Федерации стала свободно конвертируемой в целях приобретения международных транспортных услуг в российских или иностранных организациях и (б) назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов будет разрешено в соответствии с российскими законами полностью использовать все права, определенные в пунктах 4-7 статьи 8 настоящего Соглашения, положения этого раздела должны применяться вместо этих пунктов при условии, что до заключения такого соглашения американские назначенные авиапредприятия могут использовать эти права в Российской Федерации в максимально возможной степени, насколько это разрешено российским законодательством, и в любом случае, в максимальной степени, как это разрешено любому другому авиапредприятию любой национальной принадлежности, отличной от национальных авиапредприятий Российской Федерации*.

* С того времени как условия, изложенные в пункте А раздела II, будут выполнены, Стороны проведут консультации в отношении применения пунктов 4-7 статьи 8 настоящего Соглашения.

В. Назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов разрешается осуществлять свободную продажу пассажирских и грузовых авиаперевозок на территории Российской Федерации на собственных перевозочных документах за свободно конвертируемую валюту в своих собственных представительствах и через российских туристических агентов, а также назначать агентов по своему усмотрению на условиях действующего российского законодательства.

С. Назначенным авиапредприятиям Российской Федерации предоставляются права свободной продажи пассажирских и грузовых авиаперевозок на собственных перевозочных документах на территории Соединенных Штатов в своих собственных представительствах и через американские туристические агентства, а также право назначать агентов по продаже по своему усмотрению. Такая

продажа и назначения будут отвечать требованиям обычно применяемых законов США.

Раздел III

А. Каждая Сторона будет стремиться обеспечить предоставление назначенным авиапредприятиям другой Стороны помещений для административных целей, продажи и рекламирования авиаперевозок, включая средства обслуживания, которые по своему качеству, доступности, размерам, месторасположению и стоимости будут не менее благоприятными, чем предоставляемые своим собственным назначенным авиапредприятиям или любому другому авиапредприятию, осуществляющему международные воздушные перевозки.

В. Авиапредприятия, равно как и соответствующие власти, агентства или организации обеих Сторон, будут сотрудничать в деле содействия программам маркетинга, а также в проведении мероприятий, имеющих своей целью обеспечение первоочередного удовлетворения заявок на бронирование мест в гостиницах и предоставления других видов наземных услуг или условий поездок для пассажиров, использующих рейсы авиапредприятий обеих Сторон, в той степени, которая необходима для обеспечения того, чтобы возможности для предоставления всех вышеперечисленных видов услуг одной Стороной были бы не менее благоприятными, чем подобные услуги другой Стороны, или услуги, предоставляемые любым другим авиапредприятиям третьей Стороны.

Раздел IV

А. Положения настоящего приложения будут применяться как к грузовым, так и пассажирским перевозкам.

В. Срок действия настоящего приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. Стороны договорились о проведении консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия, с тем чтобы определить, будут ли положения настоящего приложения сохранены или изменены. Этот раздел не изменяет любые другие положения Соглашения, касающиеся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и
Правительством Соединенных Штатов
Америки о воздушном сообщении

Раздел I

Независимо от положений статьи 2 настоящего Соглашения, право авиапредприятий одной Стороны осуществлять пролет территории другой Стороны без посадки; право авиапредприятий одной Стороны совершать на территории другой Стороны остановки с некоммерческими целями; и права выполнения воздушных перевозок, предоставленные настоящим Соглашением, будут обусловлены требованием выполнения полетов только по установленным воздушным трассам и через точки пересечения национальных границ, установленные каждой Стороной в пределах ее территории для целей настоящего Соглашения и с учетом соображений безопасности.

(1) Авиапредприятия Соединенных Штатов могут осуществлять беспосадочный пролет и совершать остановку с некоммерческими целями при выполнении полетов между пунктами в Европе и странами Азиатско-Тихоокеанского региона по установленным воздушным трассам с частотой 14 рейсов в неделю (7 рейсов в восточном направлении и 7 рейсов в западном направлении).

(2) Авиапредприятия Соединенных Штатов могут осуществлять беспосадочный пролет и совершать остановку с некоммерческими целями при выполнении полетов между пунктами в Европе и на полуострове Индостан по установленным воздушным трассам с частотой 28 рейсов в неделю (14 рейсов в восточном направлении и 14 рейсов в западном направлении).

Раздел II

Независимо от положений статьи 8 (1) настоящего Соглашения, авиапредприятия одной Стороны могут открывать офисы на территории другой Стороны только в городах, определенных на маршрутах, указанных в разделе II приложения 1 настоящего Соглашения.

Раздел III

Срок действия настоящего приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. Стороны договорились о проведении консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия, с тем чтобы определить, будут ли положения настоящего приложения сохранены или изменены. Этот раздел не изменяет любые другие положения Соглашения, касающиеся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.
