

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Союз Мьянма о воздушном сообщении

Распоряжение · № 2047-р · от 29.07.2023 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 29 ИЮЛЯ 2023 Г. № 2047-Р

МОСКВА

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Союз Мьянма 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 федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Мьянманской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Союз Мьянма о воздушном сообщении (прилагается). Поручить Минтрансу России провести переговоры с Мьянманской 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 М.Мишустин

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Союз Мьянма о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Союз Мьянма, в дальнейшем именуемые Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Республика Союз Мьянма являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить Соглашение в целях развития воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами, стремясь обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности в области международной гражданской авиации и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности актами и угрозами, направленными против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, что негативно сказывается на осуществлении воздушных сообщений и подрывает уверенность общества в безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения (если из контекста не вытекает иное) используемые в нем термины означают следующее:

а) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации;
в отношении Республики Союз Мьянма - Департамент гражданской авиации Министерства транспорта и связи;

или в обоих случаях любые другие орган, или лицо, или организация, которые в соответствии с законодательством государств Сторон уполномочены осуществлять функции, выполняемые авиационными властями;

б) "установленные маршруты" (или "договорные линии") - международная авиаперевозка в соответствии с настоящим Соглашением;

в) "Соглашение" - настоящее Соглашение, любые приложения к нему и поправки к нему;

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

д) "емкость":

в отношении воздушного судна - загрузка воздушного судна, доступная на определенном маршруте или части маршрута, которые эксплуатируются авиакомпанией в определенный период времени;

в отношении договорной линии - количество частот полетов, выполняемых воздушным судном за определенный период времени и определенный маршрут или часть маршрута;

е) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение, принятое в соответствии со статьей 90 Конвенции, и любую поправку к приложению или Конвенции согласно статьям 90 и 94 в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы к Сторонам;

ж) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено на эксплуатацию договорных линий в соответствии со статьей 3 Соглашения;

з) "аэропортовые сборы и сборы за обслуживание" - сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств;

и) "ИКАО" - Международная организация гражданской авиации;

к) "табельное имущество" - бортовое оборудование и имущество на борту воздушного судна, необходимое для обслуживания кабинного, летного экипажа и пассажиров во время полета;

л) "припасы" - товары, необходимые для нормальной эксплуатации и технического обслуживания воздушных судов, за исключением запасных частей и оборудования, а также предназначенные для потребления и (или) использования пассажирами и членами экипажа воздушного судна, для раздачи или реализации таким лицам;

м) "тариф" - цена, взимаемая авиапредприятием за перевозку пассажиров, багажа, грузов и почты, и условия, при которых эта цена применяется, включая цену за агентские и другие дополнительные услуги, за исключением оплаты перевозки почты и условий ее перевозки;

н) "территория" - применительно к государству имеет значение, указанное в статье 2 Конвенции;

о) "таможенные сборы" - обязательные платежи, взимаемые таможенными органами за совершение ими действий, связанных с выпуском товаров, таможенным сопровождением товаров, а также за совершение иных действий, установленных Таможенным кодексом Евразийского экономического союза и (или) законодательством государств - членов таможенного союза.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные Соглашением, в целях установления и эксплуатации договорных линий.

2. Назначенным авиапредприятиям каждого из государств Сторон при эксплуатации договорных линий предоставляются следующие права:

- а) совершать пролет над территорией государства другой Стороны без посадки;
 - б) совершать на территории государства другой Стороны остановки с некоммерческими целями;
 - в) совершать на территории государства другой Стороны посадки в пунктах, указанных в приложении к Соглашению, в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки груза и почты, международного следования отдельно или комбинированно.
3. Авиапредприятия государства каждой Стороны, не назначенные в соответствии со статьей 3 Соглашения, также пользуются правами, установленными подпунктами "а" и "б" пункта 2 настоящей статьи.
4. Ничто в пунктах 1 и 2 настоящей статьи не должно рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Стороны за вознаграждение или по найму.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий в целях эксплуатации договорных линий, отменить или изменить такое назначение, уведомив об этом в письменной форме другую Сторону по дипломатическим каналам.
2. При получении уведомления о назначении авиапредприятия от авиационных властей одной Стороны и соответственно обращения от авиакомпании другая Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий с минимальной процедурной задержкой при условии, что:
 - а) назначенное авиапредприятие учреждено на территории государства Стороны, назначившей его;
 - б) преимущественное владение и действительный контроль над назначенным авиапредприятием принадлежит Стороне, назначающей авиапредприятие, гражданам государства этой Стороны или обоим;
 - в) назначенное авиапредприятие соблюдает условия, установленные Соглашением и предписанные законодательством государства другой Стороны, обычно и обоснованно применяемыми авиационными властями государства другой Стороны в отношении эксплуатации международных воздушных линий.
3. После получения разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, назначенное авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий, на которые оно назначено, в любое время в соответствии с положениями Соглашения.

Статья 4

Приостановление, аннулирование и ограничение действия разрешения на эксплуатацию

1. Авиационные власти государства каждой Стороны в случае необходимости имеют право приостановить действие разрешения на эксплуатацию, выданного назначенному авиапредприятию государства другой Стороны в соответствии со статьей 3 Соглашения, аннулировать такое разрешение или наложить ограничительные условия на его действие в случаях, если:
 - а) имеются основания сомневаться в том, что это назначенное авиапредприятие учреждено на территории государства Стороны, назначившей его;
 - б) назначенное авиапредприятие при выполнении полетов по установленным маршрутам каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные Соглашением;
 - в) назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Стороны, предоставляющей разрешение на эксплуатацию.
2. Если немедленное приостановление, отзыв или наложение ограничительных условий на действие разрешения на эксплуатацию не являются необходимыми для предупреждения дальнейшего

нарушения законов и правил государства Стороны, права, указанные в пункте 1 настоящей статьи, используются каждой Стороной только после консультаций с другой Стороной. В этом случае консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения одной из Сторон с просьбой об их проведении, если Стороны не договорятся об ином.

Статья 5

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, пребывание и отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные перевозки или полеты через территорию этого государства, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Стороны.
2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почты, в частности правила, регулирующие иммиграционный, паспортный, пограничный, таможенный, валютный, медицинский, санитарный и карантинный контроль, применяются к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте, перевозимым на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их прибытия, пребывания и отправления с территории этой Стороны.
3. Ни одна из Сторон не должна отдавать предпочтение своему или какому-либо другому авиапредприятию по сравнению с назначенным авиапредприятием государства другой Стороны, занятым в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.
4. Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие зону аэропорта, выделенную для этой цели, в соответствии с законами и правилами государства этой Стороны подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических средств и психотропных веществ и их прекурсоров, оружия, амуниции, взрывчатых веществ и взрывных устройств, радиоактивных материалов, токсичных веществ, а также других веществ, представляющих угрозу для окружающей среды, жизни и здоровья людей.
5. Каждая Сторона должна предоставить по просьбе другой Стороны копии текстов законов и правил ее государства, предусмотренных настоящей статьей.

Статья 6

Признание сертификатов и лицензий

1. Сертификаты летной годности, сертификаты о квалификации и лицензии, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации установленных маршрутов при условии, что такие сертификаты или лицензии выданы или признаны действительными в соответствии с минимальными стандартами, установленными Конвенцией (далее - минимальные стандарты).
2. Если сертификаты и лицензии, выданные авиационными властями государства одной Стороны какому-либо лицу или назначенному авиапредприятию либо воздушному судну, используемому при эксплуатации договорных линий, допускают отличие от минимальных стандартов, о чем уведомлена ИКАО, другая Сторона может запросить проведение консультаций между авиационными властями в целях уточнения практического применения. Такие консультации проводятся в соответствии со статьей 16 Соглашения.
3. Каждая Сторона оставляет за собой право отказать в признании сертификатов о квалификации и лицензий, выданных ее гражданину другой Стороной, для полетов над территорией своего государства.

Статья 7

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время сделать запрос о проведении консультаций, касающихся установленных другой Стороной стандартов безопасности полетов, относящихся к аэронавигационным средствам и услугам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности. Такие консультации должны состояться в течение 30 дней с даты получения такого запроса.

2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает стандарты безопасности полетов, указанные в пункте 1 настоящей статьи, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, другая Сторона должна быть проинформирована о выводах и мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия минимальным стандартам, и эта другая Сторона принимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного Сторонами периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны, выполняющее перелет на территорию государства другой Стороны или с этой территории, может в момент нахождения на территории государства другой Стороны стать объектом досмотра уполномоченными представителями государства этой другой Стороны при условии, что такой досмотр не вызовет необоснованной задержки в выполнении полета воздушного судна (далее - рамповая проверка).

Целью рамповой проверки является установление соответствия документации воздушного судна, удостоверений членов экипажа, авиационного оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным Конвенцией.

Если результат рамповой проверки или серии рамповых проверок вызывает серьезную озабоченность по поводу того, что воздушное судно или эксплуатация воздушного судна не соответствуют минимальным стандартам, или в связи с отсутствием эффективного технического обслуживания и неприменением норм безопасности, установленных в соответствии с Конвенцией, Сторона, проводящая такую проверку, имеет право в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать заключение о несоответствии стандартов, на основании которых были выданы или признаны действительными сертификаты и лицензии, касающиеся воздушного судна или его экипажа, и требований по эксплуатации воздушного судна минимальным стандартам.

В случае если представитель назначенного авиапредприятия государства одной Стороны отказывает уполномоченным представителям государства другой Стороны в проведении рамповой проверки воздушного судна, эксплуатируемого этим авиапредприятием, эта другая Сторона может применять меры, предусмотренные пунктом 4 настоящей статьи.

4. В случае если для обеспечения безопасности полетов необходимо предпринять безотлагательные действия, каждая Сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного авиапредприятию или авиапредприятиям государства другой Стороны.

5. Указанные в пункте 4 настоящей статьи действия, предпринятые одной Стороной, прекращаются, как только перестает существовать основание для их принятия.

Статья 8

Авиационная безопасность

1. В соответствии с нормами международного права Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности гражданской авиации и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Стороны

действуют, в частности, с учетом сделанных оговорок и заявлений в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, открытой для подписания в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, открытой для подписания в г. Гааге 16 декабря 1970 г., и Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, открытую для подписания в г. Гааге 16 декабря 1970 г., подписанного в г. Пекине 10 сентября 2010 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, открытой для подписания в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, открытую для подписания в г. Монреале 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также любых других международных договоров в области авиационной безопасности, участниками которых являются государства Сторон.

2. Стороны на основании соответствующей просьбы оказывают друг другу всю необходимую помощь 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. Взаимоотношения Сторон основываются на стандартах безопасности и рекомендуемой практике по авиационной безопасности, установленных ИКАО и являющихся приложениями к Конвенции в той мере, в какой такие стандарты безопасности и рекомендуемая практика применимы к их государствам. Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированные в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или место постоянного пребывания которых находится на территориях их государств, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своих государств, действовали в соответствии с такими стандартами и рекомендуемой практикой по авиационной безопасности, установленными ИКАО и являющимися приложениями к Конвенции. Каждая Сторона должна уведомлять другую Сторону о любых существующих различиях между ее национальными правилами, практикой, стандартами и рекомендуемой практикой по авиационной безопасности, установленными ИКАО и являющимися приложениями к Конвенции. Любая из Сторон может в любое время предложить другой Стороне провести срочные консультации в целях обсуждения любых этих различий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения указанного предложения.

4. Каждая Сторона соглашается с тем, что может потребовать в момент прибытия на территорию ее государства, отправления с территории ее государства, а также во время нахождения на территории ее государства от любого авиапредприятия государства другой Стороны соблюдения стандартов и рекомендуемой практики по авиационной безопасности, установленных ИКАО и являющихся приложениями к Конвенции. Каждая Сторона должна гарантировать применение адекватных мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза, почты и предметов снабжения до и во время посадки или погрузки. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой. Такие меры должны согласовываться Сторонами в каждом конкретном случае.

5. В случае если имеют место инцидент, связанный с незаконным захватом гражданских воздушных судов, или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов либо аэронавигационных средств, или угроза такого инцидента, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других необходимых мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Каждая Сторона имеет право в течение 60 дней после соответствующего уведомления

авиационных властей государства другой Стороны провести на территории государства этой другой Стороны оценку мер безопасности, принимаемых или планируемых к применению в отношении рейсов авиапредприятий, прибывающих или отправляющихся с территории государства Стороны. Проведение такой оценки должно быть согласовано с авиационными властями государств Сторон и осуществляется незамедлительно, чтобы убедиться, что оценка будет проведена в кратчайшие сроки без необоснованной задержки. Для осуществления указанной оценки необходимо наличие отдельной договоренности.

7. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона не выполняет положений настоящей статьи, она может направить запрос другой Стороне о проведении консультаций. Такие консультации должны начаться в течение 15 дней с даты получения запроса об их проведении. Недостижение договоренностей между Сторонами в течение 15 дней после начала консультаций является основанием для приостановления, аннулирования или наложения предусмотренных законодательством государств Сторон ограничительных условий на действие разрешения на эксплуатацию авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных государством другой Стороной. В случае крайней необходимости или в целях недопущения дальнейшего несоблюдения положений настоящей статьи любая Сторона может до истечения указанного 15-дневного срока принять меры, указанные в настоящем пункте.

Статья 9

Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

1. Сборы и другие платежи за пользование аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи, услугами и средствами взимаются в соответствии со ставками и сборами, установленными на территории соответствующего государства Стороны.

2. Каждая Сторона будет содействовать проведению консультаций между уполномоченными органами и авиапредприятиями, пользующимися услугами и средствами, а также поддерживать обмен между уполномоченными органами и авиапредприятиями информацией, которая может быть необходима для обеспечения тщательного анализа обоснованности размера сборов в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Статья 10

Таможенное регулирование

1. Для целей настоящей статьи под термином "товары" подразумеваются табельное имущество, запасные части, запасы топлива, смазочные материалы и припасы, находящиеся на борту воздушных судов назначенных авиапредприятий, эксплуатирующих договорную линию государства одной Стороны.

2. Ввоз товаров с территории государства одной Стороны на территорию государства другой Стороны, а также вывоз с территории государства одной Стороны на территорию государства другой Стороны регулируются нормами законодательства, применяемого государством каждой из Сторон. Таможенные операции осуществляются в соответствии с законодательством, применяемым государством каждой Стороны.

3. Уполномоченные органы в каждом случае подтверждают таможенным органам своих государств, что ввоз и (или) вывоз товаров осуществляются в рамках Соглашения и отдельных соглашений, сопровождая такое подтверждение подробной информацией о номенклатуре, количестве, стоимости и назначении товаров, а также документами, подтверждающими соблюдение запретов и ограничений на ввоз и (или) вывоз товаров в соответствии с законодательством, применяемым государством каждой из Сторон. Конкретные списки и количество товаров, перемещаемых через государственную границу Российской Федерации и государственную границу Республики Союз

Мьянма и специально предназначенных для сотрудничества на основании Соглашения, до осуществления их ввоза согласовываются компетентными органами обеих Сторон в письменной форме в соответствии с законодательством, применяемым государством каждой из Сторон.

4. Выгрузка бортового оборудования, припасов и запасных частей воздушных судов, в том числе двигателей воздушных судов, принятых на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия, выполняющего полеты на договорных линиях государства одной Стороны, может быть произведена на территории государства другой Стороны при соблюдении законодательства, применяемого на территории государства этой другой Стороны.

5. Сборы за обслуживание, хранение и совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров, взимаются в соответствии с законодательством, применяемым государством каждой из Сторон.

Статья 11

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

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

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие государства одной Стороны принимает во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют договорную линию по этому же установленному маршруту или его части, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних. Ничто в настоящем пункте не должно рассматриваться как обязанность авиапредприятия государства одной Стороны заключить коммерческое соглашение с авиапредприятием государства другой Стороны, которое эксплуатирует воздушную линию по этому же установленному маршруту или его части.

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

Условия перевозки пассажиров, багажа и грузов, включая почту, которые приняты на борт и выгружены в пунктах на установленных маршрутах на территории государства другой Стороны и в пунктах на территориях третьих стран, должны соответствовать общим принципам, согласно которым емкость зависит от потребностей:

- а) в перевозках на территорию и с территории государства Стороны, назначившей авиапредприятие;
- б) в перевозках того региона, через который проходит договорная линия, с учетом других договорных линий, используемых авиапредприятиями третьих стран, расположенных в этом регионе;
- в) в транзитных перевозках.

Статья 12

Тарифы

1. Тарифы на договорные линии устанавливаются назначенными авиапредприятиями государств Сторон самостоятельно.

2. Авиационные власти государства каждой из Сторон могут потребовать представления тарифов на утверждение в следующих случаях:

- а) предотвращение установления тарифов на необоснованно дискриминационной основе;
- б) защита потребителей от применения тарифов, необоснованно высоких или ограничительных ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением;

в) защита авиапредприятий от формально установленных или искусственно заниженных тарифов.

3. Для целей, указанных в пункте 2 настоящей статьи, авиационные власти государства одной Стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны предоставить информацию, касающуюся установления тарифов.

4. В случае если авиационные власти государства одной Стороны не согласны с размером тарифа, предложенного или применяемого назначенным авиапредприятием государства другой Стороны в соответствии с положениями настоящей статьи, спор может быть решен путем консультаций, если об этом попросят авиационные власти государства одной Стороны. В любом случае авиационные власти государства одной Стороны не должны предпринимать действия в одностороннем порядке в целях предотвращения начала применения или продления применения тарифа назначенным авиапредприятием государства другой Стороны.

Статья 13

Перевод доходов

1. Каждая Сторона предоставляет назначенному (назначенным) авиапредприятию (авиапредприятиям) другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим (этими) авиапредприятием (авиапредприятиями) от эксплуатации договорных линий.

2. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в Соглашении перевод должен осуществляться без задержки в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с национальным законодательством Сторон.

Статья 14

Представительства назначенного авиапредприятия и продажи

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны имеют право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Стороны в соответствии с законами и правилами государства этой другой Стороны. Такие продажи могут выполняться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий или через уполномоченных агентов по продаже, имеющих разрешение на предоставление таких услуг.

2. Каждое назначенное авиапредприятие имеет право продавать авиаперевозки, и любое лицо может свободно приобретать такие перевозки в валюте этой территории или в соответствии с применимыми законами и правилами в свободно конвертируемых валютах других стран.

3. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия государства одной Стороны на основе взаимности имеют право открывать и содержать на территории государства другой Стороны свои офисы и представительства с административным, обслуживающим и техническим персоналом, необходимым для эксплуатации договорных линий, в соответствии с законами и правилами государства другой Стороны.

4. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут по своему усмотрению иметь в своем представительстве на территории государства другой Стороны собственный персонал или использовать услуги любой другой организации, действующей на территории государства этой другой Стороны и имеющей разрешение на предоставление таких услуг для других авиакомпаний.

5. Представительство назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществляет деятельность в соответствии с законами и правилами государства другой Стороны, на территории которого находится это представительство, и в соответствии с этими законами и правилами:

а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое

разрешение на работу, визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, указанному в пункте 4 настоящей статьи;

б) обе Стороны должны упрощать и ускорять условия выдачи разрешений на работу персоналу, указанному в пункте 4 настоящей статьи, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего 90 дней.

Статья 15

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства каждой Стороны должны представлять или обязывать назначенные авиапредприятия предоставлять авиационным властям государства другой Стороны по запросу или периодически статистические отчеты, которые могут быть обоснованно необходимы для проверки пропускной способности, предоставляемой на согласованные услуги, выполняемые назначенными авиапредприятиями государства любой Стороны.

Статья 16

Консультации

1. Для обеспечения тесного и конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к применению, толкованию Соглашения и внесению изменений в Соглашение или приложение к нему, периодически проводятся консультации между авиационными властями государств Сторон.
2. Такие консультации могут быть проведены путем прямых переговоров или переписки и должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса в письменной форме авиационных властей государства одной из Сторон об их проведении, если авиационные власти государств Сторон не договорятся об ином.

Статья 17

Разрешение споров

1. При возникновении любого спора между Сторонами в связи с толкованием или применением Соглашения Стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Сторон.
2. В случае если авиационные власти государств Сторон не придут к согласию с помощью переговоров, спор урегулируется по дипломатическим каналам.

Статья 18

Изменение Соглашения

1. Если любая из Сторон сочтет целесообразным внести изменения в Соглашение, она может предложить проведение консультаций между авиационными властями государств Сторон в соответствии со статьей 16 Соглашения. Изменения, внесенные в Соглашение, вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего уведомления в письменной форме о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.
2. Изменения в приложение к Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Сторон.

Статья 19

Соответствие многосторонним соглашениям

Если обе Стороны станут участниками многостороннего соглашения, в котором рассматриваются вопросы, охватываемые Соглашением, они в соответствии со статьей 16 Соглашения проводят консультации в целях определения необходимости пересмотра Соглашения с учетом этого

многостороннего соглашения.

Статья 20

Регистрация Соглашения в ИКАО

Соглашение и любые поправки к нему подлежат регистрации в ИКАО Стороной, на территории государства которой Соглашение и любые поправки к нему были подписаны, если иное не согласовано Сторонами.

Статья 21

Прекращение действия Соглашения

1. Любая Сторона может в любое время в письменной форме по дипломатическим каналам уведомить другую Сторону о своем решении прекратить действие Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в ИКАО.
2. В этом случае Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения другой Стороной уведомления о прекращении его действия, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию Сторон до истечения этого срока.
3. В случае отсутствия подтверждения получения такого уведомления другой Стороной оно считается полученным через 14 дней с даты получения уведомления ИКАО.

Статья 22

Вступление в силу

Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего уведомления в письменной форме о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу. С даты вступления в силу Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Республикой Союз Мьянма прекращается действие Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Бирманского союза о воздушном сообщении от 7 декабря 1970 г.

Совершено в г. " " 20 г. в двух экземплярах, каждый на русском, бирманском и английском языках, при этом все тексты имеют одинаковую силу.

В случае возникновения разногласий для целей толкования используется текст на английском языке.

За Правительство

Российской Федерации За Правительство

Республики Союз Мьянма

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между

Правительством Российской Федерации

и Правительством Республики Союз Мьянма о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

1. Назначенные авиапредприятия Российской Федерацией имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам: Пункты отправления Промежуточные пункты Пункты назначения Пункты за пределами Пункты в Российской Федерации Пункты

в третьих странах*Нейпидо, Мандалай, Янгон и другие пункты
в Республике
Союз Мьянма*Пункты
в третьих странах*

2. Назначенные авиапредприятия Республики Союз Мьянма имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:Пункты отправленияПромежуточные пунктыПункты назначенияПункты за пределами
Пункты
в Республике Союз МьянмаПункты
в третьих странах*Москва,
Санкт-Петербург,
Новосибирск,
Владивосток, Красноярск, Иркутск и другие пункты
в Российской Федерации*Пункты
в третьих странах*

* Другие пункты подлежат согласованию между авиационными властями государств Сторон.

Примечания:

1. Настоящая таблица установленных маршрутов предусматривает право выполнения полетов только с использованием третьей и четвертой свобод воздуха. Промежуточные пункты и пункты за пределами территории государств Сторон подлежат согласованию между авиационными властями государств Сторон.
2. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон могут опускаться назначенными авиапредприятиями государств Сторон по своему усмотрению.
3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Стороны для выполнения перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
4. Количество рейсов и емкость воздушного судна подлежат согласованию между авиационными властями государств Сторон.
5. Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы осуществляются по поданной предварительной заявке назначенных и неназначенных авиапредприятий Сторон не менее чем за 120 часов до вылета, за исключением выходных и праздничных дней. Чартерные перевозки должны выполняться в соответствии с законодательством государств Сторон.
6. Выполнение полетов на воздушных судах, взятых в аренду с экипажем и техническим обслуживанием, предоставляемыми арендодателем ("мокрый лизинг"), не допускается, если иное не согласовано между авиационными властями государств Сторон.
7. Выполнение любых полетов по транссибирскому, трансполярному и трансазиатскому маршрутам в воздушном пространстве Российской Федерации является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
8. Авиапредприятия Сторон при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие и (или) маркетинговые соглашения о сотрудничестве, включая, но не ограничиваясь соглашениями типа "блок спейс" или "код-шеринг" с любыми другими авиапредприятиями, включая авиапредприятия третьих стран, при условии, что:
 - а) эксплуатирующее авиапредприятие в таких соглашениях имеет соответствующие коммерческие права полетов;

б) ни одно авиапредприятие не выполняет перевозку пассажиров между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктом в третьей стране или между пунктами на территории другой страны до тех пор, пока такой авиакомпанией не получены соответствующие коммерческие права полетов между этими 2 пунктами;

в) покупатель любого проданного билета должен быть проинформирован в пункте продажи о том, какое авиапредприятие фактически выполняет перевозку на каждом участке маршрута;

г) деятельность авиапредприятий в рамках коммерческих соглашений должна осуществляться в соответствии с действующим законодательством государства каждой Стороны, в том числе с законодательством, регулирующим конкуренцию;

д) авиапредприятие получило необходимые разрешения от авиационных властей своей Стороны в целях обеспечения соответствия код-шерингового соглашения двусторонним договоренностям с любой третьей страной;

е) соглашения типа "код-шеринг" должны быть одобрены авиационными властями государств Сторон.

9. Все положения, предусмотренные выше, применяются также к грузовым перевозкам.
