

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

Распоряжение · № 1171-р · от 05.09.2007 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 5 СЕНТЯБРЯ 2007 Г. № 1171-Р

МОСКВА

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индонезии 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 Индонезийской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индонезии о воздушном сообщении (прилагается). Поручить Минтрансу России провести переговоры с Индонезийской 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.Фрадков

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индонезии о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Индонезии, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Республика Индонезия являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить соглашение с целью развития воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1 Определения

Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

- а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение, принятое в соответствии со статьей 90 Конвенции, и любую поправку к приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Республики Индонезии;
- б) "авиационные власти":
в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации или любое

лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

в отношении Республики Индонезии - Министр транспорта Республики Индонезии или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром;

в) "территория":

в отношении Российской Федерации имеет значение, данное в статье 2 Конвенции;

в отношении Республики Индонезии означает территорию Республики Индонезии в соответствии с международным правом и ее законодательством;

г) "Соглашение" - настоящее Соглашение, Приложение и любые поправки к нему;

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

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

ж) "установленные маршруты" - маршруты, которые установлены или будут установлены в соответствии с Приложением к настоящему Соглашению;

з) "договорные линии" - международные воздушные линии, эксплуатируемые по установленным маршрутам в соответствии с положениями настоящего Соглашения;

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

к) "таблица" - таблица маршрутов для выполнения воздушных перевозок, предусмотренная Приложением к настоящему Соглашению, и любые изменения, внесенные в нее и согласованные в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

л) "емкость":

в отношении воздушного судна - доступная загрузка воздушного судна на определенном маршруте или части маршрута;

в отношении договорной линии - емкость воздушного судна, используемого на этой линии, помноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период времени;

м) "запасные части" - предметы, предназначенные для ремонта или замены на воздушном судне, включая двигатели;

н) "бортовое оборудование" - предметы, не относящиеся к бортовым запасам и запасным частям, предназначенные для использования на борту воздушного судна в полете, включая предметы медицинского обслуживания и спасания;

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

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, предусмотренным Приложением к настоящему Соглашению.

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии на установленном маршруте пользуется следующими правами:

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

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

в) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны посадки в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки или высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

3. Ничто в пункте 2 настоящей статьи не должно рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

4. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи осуществление полетов по договорным линиям, проходящим через зону военных действий, зону, затронутую такими действиями, или через оккупированную зону, в соответствии со статьей 9 Конвенции будет выполняться после получения соответствующего разрешения от компетентных военных властей на выполнение таких полетов.

5. В целях осуществления наземного технического обслуживания воздушных судов назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны могут заключать соглашения с предприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимое разрешение на осуществление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий одной Договаривающейся Стороной другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию при соблюдении условий, предусмотренных пунктами 4 и 5 настоящей статьи.

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

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

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов, согласованное назначенными авиапредприятиями, утверждено авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 10 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанной линии.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию, или

приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, в следующих случаях:

- а) Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;
- б) назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;
- в) назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейшего нарушения законов и (или) правил, то эти права используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты обращения одной из Договаривающихся Сторон с просьбой об их проведении, если не будет решено иначе по взаимному согласию.

3. В случае если одна Договаривающаяся Сторона действует в соответствии с положениями настоящей статьи, права другой Договаривающейся Стороны не должны быть нарушены.

Статья 5

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.
2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, которые эксплуатируют воздушную линию по этому же маршруту или его части, с тем чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам последних.
3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам. Каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территорией государства Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие, и территорией государства другой Договаривающейся Стороны.
4. Условия перевозки пассажиров (груза, почты), которые приняты (погружены) на борт или высажены (выгружены) в пунктах на установленных маршрутах на территории государства другой Договаривающейся Стороны и в пунктах на территориях третьих стран, должны соответствовать общим принципам, согласно которым емкость зависит от:
 - а) потребностей в перевозках на территорию и с территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
 - б) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом других транспортных линий, используемых авиапредприятиями государств, расположенных в этом районе;
 - в) потребностей в транзитных перевозках.
5. Для обеспечения назначенным авиапредприятиям равных и справедливых возможностей частота полетов и емкость, а также расписание полетов подлежат одобрению авиационными властями

государств Договаривающихся Сторон. Это требование должно также соблюдаться в случае любых изменений, касающихся договорных линий.

6. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны при необходимости пытаться достичь удовлетворительных договоренностей в отношении расписаний полетов, емкостей и частот.

Статья 6

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и любых других многосторонних соглашений в области авиационной безопасности, участниками которых являются Российская Федерация и Республика Индонезия.

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

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к государствам Договаривающихся Сторон. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государства, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. Соответственно, каждая Договаривающаяся Сторона уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о любых различиях между национальными правилами, практикой и стандартами в области авиационной безопасности, содержащимися в указанных приложениях. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации для обсуждения таких различий, которые будут проводиться в соответствии с положениями пункта 2 статьи 15 настоящего Соглашения.

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

5. Когда имеет место инцидент, связанный с незаконным захватом гражданских воздушных судов

или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, или угроза такого инцидента, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения указанного инцидента или его угрозы.

Статья 7

Безопасность полетов

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам при условии, что эти свидетельства и удостоверения были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает требования и стандарты безопасности полетов в этих областях, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Договаривающаяся Сторона уведомляется о выводах или мерах, которые необходимо предпринять для соответствия указанным минимальным стандартам, и эта другая Договаривающаяся Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право приостановить или отменить разрешение на эксплуатацию, выданное назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, в случае, если не были предприняты соответствующие действия в назначенный срок.
3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Договаривающиеся Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой Договаривающейся Стороны или третьей стороны для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Договаривающейся Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой Договаривающейся Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, при условии, что такой досмотр не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна.
4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий необходимо предпринять безотлагательные действия, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного назначенному авиапредприятию (авиапредприятиям) государства другой Договаривающейся Стороны.

Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

Статья 8

Освобождение от таможенных пошлин

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются при ввозе на территорию государства другой Договаривающейся Стороны от обложения таможенными пошлинами, налогами и иными подобными платежами и сборами при условии, что такие имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.
2. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами:
 - а) бортовые запасы, взятые на борт на территории государства одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными властями государства этой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны;
 - б) оборудование и запасные части, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны;
 - в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушными судами, эксплуатируемыми на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, даже если эти материалы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;
 - г) необходимые документы и бланки, используемые назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны и содержащие их символику, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.
3. Материалы, запасы и запасные части, так же как и документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для целей иных, чем прямо указано в этом пункте. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.
4. Бортовое оборудование, так же как и материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных органов государства другой Договаривающейся Стороны. В этом случае они будут находиться под таможенным контролем указанных органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой Договаривающейся Стороны.
5. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

6. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон.

Статья 9

Прямой транзит

В соответствии с законами и правилами каждой Договаривающейся Стороны пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию другой Договаривающейся Стороны и не покидающие зону аэропорта, выделенную для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических и психотропных веществ.

Статья 10

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль и характеристики воздушных линий, а также тарифов, применяемых другими авиапредприятиями. Тарифы назначенных авиапредприятий устанавливаются в соответствии с положениями настоящей статьи.
2. Тарифы назначенных авиапредприятий, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов согласовываются по возможности по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями путем консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.
3. Если назначенные авиапредприятия не смогут договориться ни об одном из тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.
4. Тарифы, установленные в соответствии с настоящей статьей, утверждаются авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 11

Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от международных авиаперевозок. Никакие другие сборы, кроме обычно взимаемых банковских сборов, не применяются к таким переводам.
2. Перевод сумм превышения доходов над расходами осуществляется в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществлялся перевод.
3. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 12

Представительства назначенного авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны имеют право в соответствии с законами и (или) правилами государства другой Договаривающейся Стороны,

регулирующими въезд, пребывание и трудовые отношения, открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом, а также другими специалистами, необходимыми для эксплуатации договорных линий.

2. Назначенное авиапредприятие государства одной Договаривающейся Стороны имеет право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации и рекламную деятельность по продаже таких услуг на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и (или) правилами этого государства. Такая продажа и рекламная деятельность может осуществляться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 13

Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

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 и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии со статьей 15 Конвенции.

Статья 14

Применение законов и правил

1. Законы и (или) правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, а также регламентирующие эксплуатацию либо навигацию этих воздушных судов, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и (или) правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, транзит, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, грузу, багажу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства первой Договаривающейся Стороны.

3. Договаривающаяся Сторона по просьбе другой Договаривающейся Стороны передает ей копии законов и правил, предусмотренных настоящей статьей.

Статья 15

Консультации

1. Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению и применению настоящего Соглашения, между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон периодически проводятся консультации.

2. Указанные в пункте 1 настоящей статьи консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся об ином.

Статья 16

Изменение Соглашения

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее

Соглашение и Приложение к настоящему Соглашению, то она может предложить проведение консультации между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения к настоящему Соглашению вступают в силу в день получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.

2. Изменения в Приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Соответствие многосторонним соглашениям

В случае если обе Договаривающиеся Стороны становятся участниками многосторонних конвенций или соглашений о воздушном сообщении, настоящее Соглашение должно быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям таких конвенций и соглашений.

Статья 18

Разрешение споров

1. При возникновении любого спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не придут к соглашению, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.

3. В случае если урегулирование не может быть достигнуто способами, указанными в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, любая из Договаривающихся Сторон в соответствии с применимыми законами и (или) правилами передает спор на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - третейский судья назначается двумя назначенными Договаривающимися Сторонами арбитрами.

В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение 60 дней с даты получения извещения, третейский судья назначается в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон в установленный срок не удастся назначить арбитра или если третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или третейского судьи в зависимости от обстоятельств. Однако третейский судья должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Договаривающихся Сторон.

4. В случае если третейский судья, назначенный президентом Совета Международной организации гражданской авиации, является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную функцию, то необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации.

Если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную функцию, то назначение должно быть произведено старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства ни одной из Договаривающихся Сторон.

5. Договаривающиеся Стороны определяют процедуры и место проведения арбитража.
6. Решение арбитража является обязательным для каждой из Договаривающихся Сторон.
7. Расходы на членов арбитража, назначенных Договаривающимися Сторонами, и на их участие в арбитраже несут Договаривающиеся Стороны, назначившие членов арбитража. Расходы на третейского судью и другие общие расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну. Любые расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны быть частью расходов на проведение арбитража.

Статья 19

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по их запросу информацию и статистические данные, касающиеся перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на территорию и с территории государства другой Договаривающейся Стороны, которые обычно готовятся и предоставляются назначенными авиапредприятиями своим национальным авиационным властям. Такая информация содержит сведения об объемах перевозок, распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения. Любые дополнительные статистические данные, касающиеся перевозок, которые авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны могут запросить у авиационных властей государства другой Договаривающейся Стороны, являются предметом взаимного обсуждения и согласия между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 20

Регистрация Соглашения

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

Статья 21

Вступление в силу, срок действия и прекращение действия Соглашения

1. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами в соответствии с законами и (или) правилами их государств внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.
2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Республикой Индонезией Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Индонезии о воздушном сообщении, подписанное в г. Денпасаре 12 мая 1990 г.
3. Настоящее Соглашение остается в силе в течение 5 лет и автоматически продлевается на следующие 3-летние периоды, если ни одна из Договаривающихся Сторон письменно не уведомит другую Договаривающуюся Сторону по дипломатическим каналам не менее чем за 6 месяцев до истечения очередного срока действия настоящего Соглашения о своем намерении прекратить его действие. Такое уведомление должно также направляться в Международную организацию гражданской авиации.

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

Совершено в _____ 200_ г. в двух экземплярах, каждый на русском, индонезийском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

За Правительство
Российской Федерации
За Правительство
Республики Индонезии

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индонезии о воздушном сообщении

Таблица маршрутов

1. Назначенные авиапредприятия Российской Федерации имеют право выполнять 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
Джакарта, Денпасар, Манадо
Пункты в третьих странах

2. Назначенные авиапредприятия Республики Индонезии имеют право выполнять международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления
Промежуточные пункты
Пункты назначения
Пункты за пределами

Пункты в Республике Индонезии
Пункты в третьих странах
Москва, Санкт-Петербург, Владивосток
Пункты в третьих странах

Примечания: 1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств на любых установленных маршрутах по усмотрению назначенных авиапредприятий могут опускаться на любом или на всех маршрутах при условии, что все полеты будут начинаться и заканчиваться на территории государства Договаривающейся Стороны назначенного авиапредприятия.

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

4. Любые полеты с использованием системы транссибирских, трансполярных и трансазиатских

воздушных трасс в воздушном пространстве Российской Федерации являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
