

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении

Постановление · № 1247 · от 29.09.1997 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 29 сентября 1997 г. N 1247

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации постановляет:

Одобрить представленный Федеральной авиационной службой России согласованный с Министерством иностранных дел Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным таможенным комитетом Российской Федерации и предварительно проработанный с Нидерландской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении (прилагается). Поручить Федеральной авиационной службе России по достижении договоренности с Нидерландской Стороной подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства

Российской Федерации В.Черномырдин

Проект

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Королевства Нидерландов, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Королевство Нидерландов являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между соответствующими территориями их двух государств и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения следующие термины означают:

- а) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое приложение и любую поправку к нему, принятые согласно статье 90 этой Конвенции в той степени, в которой такое приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Российской Федерацией и Королевством Нидерландов;
- б) "авиационные власти" в отношении Российской Федерации - Федеральную авиационную службу

России или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Службой, и в отношении Королевства Нидерландов - Министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

с) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

d) "территория" в отношении государства - земные поверхности, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

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

f) "договорные линии" и "установленные маршруты" - соответственно международные воздушные линии, относящиеся к статье 2 настоящего Соглашения, и маршруты, установленные в соответствии с приложением к настоящему Соглашению;

g) "запасы" - предметы естественного происхождения, предназначенные для использования или продажи на борту в течение полета, включая комиссионные условия;

h) "Соглашение" - настоящее Соглашение, приложение, входящее в него, а также любые поправки к Соглашению или приложению;

i) "тариф" - любую сумму, взимаемую или которая должна взиматься авиакомпаниями непосредственно либо через своих агентов с любого лица или организации за перевозку пассажиров (и их багажа) и груза (кроме почты) при воздушной перевозке, включая:

I. условия, регулирующие пригодность и приемлемость тарифа;

II. платежи и условия для другого обслуживания подобной перевозки, предлагаемые авиакомпаниями.

Статья 2

Предоставление прав

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по договорным линиям и установленным маршрутам.

Статья 3

Права

1. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, пользуется при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:
 - a) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;
 - b) совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;
 - c) совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и(или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования отдельно или комбинированно.
2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.
3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства.
4. Вопросы эксплуатации договорных линий до принятия решения авиационными властями Договаривающихся Сторон на основе национальных законов и правил решаются заинтересованными назначенными авиапредприятиями и, если это необходимо, будут передаваться на утверждение

вышеуказанных властей.

Статья 4

Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить, уведомив в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону, авиапредприятие или авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам и заменить предварительно назначенное авиапредприятие на другое авиапредприятие.
2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию.
3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны, выдавая разрешение на эксплуатацию, могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.
4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенными авиапредприятиями прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, и/или гражданам этого государства.
5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию новых договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении этой линии.

Статья 5

Аннулирование и приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны или приостановить пользование правами, указанными в статье 3 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:
 - а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, и/или гражданам ее государства, или
 - б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает действующие законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или
 - с) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.
2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то такие права будут использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса.

Статья 6 Применение законов, правил и процедур

1. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к прилету или вылету с территории ее государства воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию, или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания на ее территории, применяются к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой

Договаривающейся Стороной.

2. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к прибытию, пребыванию и отправлению с территории ее государства пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, применяются к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет предоставлять преимущества любому другому авиапредприятию по отношению к назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в применении таможенных, иммиграционных, карантинных и подобных правил или в использовании аэропортов, трасс, служб воздушного движения и других услуг, находящихся под ее контролем.

Статья 7

Сборы

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

2. Сборы и другие платежи, применяемые на территории государства любой Договаривающейся Стороны к деятельности авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами и другими авиационными средствами на территории государства первой Договаривающейся Стороны, не должны превышать тех, которые установлены для любого другого авиапредприятия, занимающегося аналогичной деятельностью.

Статья 8

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными пошлинами и другими налогами. В отношении ручной клади пассажиров, следующих прямым транзитом через Нидерланды в одно из государств Европейского Союза, являющегося пунктом конечного назначения, применимо внутреннее законодательство и правила Нидерландов.

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

Статья 9

Справедливая конкуренция

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями их государств.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предпринимать все необходимые действия в пределах своей юрисдикции для избежания всех форм дискриминации или практики неравноправной конкуренции, неблагоприятно влияющей на условия конкуренции авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Тарифы

1. Тарифы на перевозки между соответствующими территориями государств Договаривающихся Сторон должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (например,

стандарты скорости и обслуживания) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны устанавливаться в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны по возможности согласовываться между назначенными авиапредприятиями с использованием процедур Международной авиатранспортной ассоциации для установления тарифов. Когда это невозможно, тарифы согласовываются между назначенными авиапредприятиями. В любом случае тарифы должны утверждаться авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достичь согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, предоставленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, разногласие должно быть разрешено согласно условиям статьи 16 настоящего Соглашения.

5. Все тарифы, согласованные таким образом, должны передаваться для утверждения авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон минимум за шестьдесят (60) дней до предполагаемой даты их введения, кроме тех случаев, когда указанные власти согласятся в отдельных случаях сократить этот период.

6. Ни один тариф не должен вступить в силу, если его не утвердят авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны. Утверждение тарифов может быть произведено путем пересылки; или если ни одна из авиационных властей не уведомила о его неутверждении в течение тридцати (30) дней с даты передачи в соответствии с пунктом 5 данной статьи, тариф будет считаться утвержденным.

В случае, когда период для передачи сокращен, как указано в пункте 5 настоящей статьи, авиационные власти могут согласиться, что период, в течение которого любое несогласие должно быть заявлено, должен быть соответственно сокращен.

7. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей статьи.

8. Назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон не могут применять тарифы, отличные от тех, которые были утверждены в соответствии с положениями настоящей статьи.

Статья 11 Таможенные пошлины, налоги и сборы

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), а также рекламные и представительские материалы, находящиеся на борту воздушных судов, освобождаются от обложения таможенными пошлинами и другими налогами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество и материалы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами и другими налогами:

- а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Договаривающейся Стороны, в пределах, установленных властями этой Договаривающейся Стороны, и используемые на борту воздушного судна, выполняющего полеты по установленным договорным линиям назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- б) запасные части, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных

линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

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

3. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

Статья 12

Перевод доходов

1. Авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны имеют право свободной продажи авиаперевозок на своих собственных перевозочных документах на территории государств обеих Договаривающихся Сторон непосредственно либо через своих агентов в любой свободно конвертируемой валюте в соответствии с законами и правилами государства соответствующей Договаривающейся Стороны.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

Подобный перевод чистого дохода включает в себя суммы, полученные от продажи авиаперевозок, осуществляемых непосредственно либо через агентов, и от продажи вспомогательного или дополнительного обслуживания.

3. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

Статья 13

Представительства

Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

Статья 14

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в 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 Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными приложениями к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории ее государства. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории своего 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 специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 15

Консультации

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон время от времени будут проводиться консультации.

Статья 16

Разрешение споров

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию или применению настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь будут стремиться разрешить его путем прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. В случае если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

3. В том случае, когда урегулирование не может быть достигнуто вышеуказанными способами, спор

по запросу любой из Договаривающихся Сторон будет передан на рассмотрение арбитража. Арбитраж будет проводиться судом, состоящим из трех арбитров.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает одного арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в арбитраже. Третий арбитр назначается совместно двумя другими в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае если любой из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок или если третий арбитр не будет назначен в указанный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств.

5. Третий арбитр, назначенный в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитража. Если президент Совета Международной организации гражданской авиации окажется гражданином одной из Договаривающихся Сторон или если он по какой-либо причине не сможет выполнять свои функции в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, то заменивший его вице-президент сделает необходимые назначения.

6. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов. Такое решение является обязательным для обеих Договаривающихся Сторон.

Каждая Договаривающаяся Сторона берет на себя расходы по содержанию назначенного арбитра или арбитра, назначенного президентом Совета Международной организации гражданской авиации также, как и по его участию в арбитражном процессе; расходы, связанные с участием председателя арбитража и другие подобные расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

По всем другим аспектам арбитраж самостоятельно определяет процедуру своей работы.

Статья 17

Изменение Соглашения

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Любые поправки к Соглашению, согласованные Договаривающимися Сторонами, вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам и зависят от выполнения процедур, предусмотренных национальным законодательством. Поправки к приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 18

Регистрация в Международной организации гражданской авиации

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

Статья 19 Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время в письменной форме уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Данное уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление не будет отозвано до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной уведомление считается полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления

Международной организацией гражданской авиации.

Статья 20

Применение Соглашения

Относительно Королевства Нидерландов данное Соглашение будет применяться по отношению к Королевству только в Европе.

Статья 21

Вступление в силу

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

2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Королевством Нидерландов прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Нидерландов от 17 июня 1958 года со всеми дополнениями к нему.

В удостоверение чего, нижеподписавшиеся, уполномоченные соответствующими Правительствами, подписали данное Соглашение.

Совершено в _____ 19__ года в двух экземплярах, каждый на русском, голландском и английском языках, причем каждый текст имеет одинаковую силу. В случае возникновения разногласий для целей толкования будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство За Правительство

Российской Федерации Королевства Нидерландов

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между

Правительством Российской

Федерации и Правительством

Королевства Нидерландов

о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

Раздел I

Маршруты, которые могут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным(и) авиапредприятием(ями) Российской Федерации любыми типами дозвуковых воздушных судов:

1. Пункт(ы) в Российской Федерации - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Амстердам и/или Маастрихт и два других пункта в Нидерландах, которые будут согласованы позднее*.
2. Пункт(ы) в Российской Федерации - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Амстердам (с посадкой или без посадки) - пункт(ы) в Европе, и/или Африке, и/или Северной Америке, и/или Центральной Америке, и/или Южной Америке.
3. Амстердам - Москва - Токио.
4. Амстердам - Москва - Осака.
5. Амстердам - Москва - Нагоя.
6. Амстердам - Москва - Пекин и/или Шанхай.
7. Амстердам - пункт(ы) в Российской Федерации (с посадкой или без посадки) - Сеул.
8. Амстердам - Москва - Гонконг.

* Другие два таких пункта в Нидерландах могут быть объединены на этом маршруте(ах).

Примечания:

А. При эксплуатации договорных линий назначенное(ые) авиапредприятие(я) Российской Федерации может(гут) полностью или частично опускать любой или все промежуточные пункты на маршруте 1 и

2.

В. При эксплуатации договорных линий 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 назначенное(ые) авиапредприятие(я) Российской Федерации будут иметь право перевозить пассажиров, багаж, почту и груз между территорией Нидерландов и всеми пунктами на упомянутых выше маршрутах, исключая каботаж на этой территории.

С. Запросы назначенного(ых) авиапредприятия(ий) Российской Федерации на пролет территории для нерегулярных полетов без посадки или с технической посадкой на территории Нидерландов по маршруту 2 будут являться предметом договоренности соответствующих авиационных властей.

Д. Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы выполняются по предварительной заявке назначенного(ых) авиапредприятия(й); эта заявка представляется не позднее сорока восьми (48) часов до выполнения полета, кроме выходных и праздничных дней.

Е. Выполнение полета по маршрутам 3, 4, 5, 6, 7 и 8 является предметом специального соглашения между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Ф. Назначенные авиапредприятия Российской Федерации будут иметь право пролета территории Нидерландов (без посадки или с технической посадкой в Амстердаме) по маршруту 2 с неограниченным числом их регулярных рейсов.

Г. В соответствии с положениями пункта 1 статьи 4 настоящего Соглашения не более одного российского пассажирского или комбинированного авиапредприятия и одного российского грузового авиапредприятия могут выполнять полеты между любой парой городов на определенных маршрутах.

Раздел II

Маршруты, которые могут эксплуатироваться назначенным(и) авиапредприятием(ями) Королевства Нидерландов в обоих направлениях любым типом дозвуковых воздушных судов:

1. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Москва и/или Санкт-Петербург и два других пункта в Российской Федерации, которые будут согласованы позднее*.

2. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Ташкентский маршрут (без посадки или с технической посадкой) - пункт(ы) в Южной Азии, и/или Юго-Восточной Азии, и/или Австралии, и/или Новой Зеландии, и/или Гонконг.

3. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Москва - пункт(ы) за пределами, не включенные в маршрут 2**.

4. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Токио.

5. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Осака.

6. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Нагоя.

7. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Пекин и/или Шанхай.

8. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный пункт(ы) в Европе*** - пункт(ы) в Российской Федерации*** - Сеул.

9. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Гонконг.

* Любые два из этих пунктов в Российской Федерации могут быть объединены на этом маршруте(ах).

** Такой(ие) пункт(ы) будет(ут) выбран(ы) назначенным(и) авиапредприятием(ями) Нидерландов из числа следующих: Республика Казахстан, Республика Узбекистан, Туркменистан, Киргизская Республика, Республика Таджикистан, Республика Армения, Азербайджанская Республика и Грузия.

*** Техническая посадка необязательна.

Примечания:

А. При эксплуатации договорных линий назначенное(ые) авиапредприятие(я) Нидерландов может(гут) полностью или частично опускать любой или все промежуточные пункты на маршруте 1, 2, 3.

В. При эксплуатации договорных линий 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 и 9 назначенное(ые) авиапредприятие(я)

Нидерландов будет(ут) иметь право перевозить пассажиров, багаж, почту и груз на территории государства Российской Федерации и всех пунктах за пределами указанных маршрутов, исключая каботаж на этой территории.

С. Запросы назначенного(ых) авиапредприятия(й) Нидерландов на пролет территории для нерегулярных рейсов без посадки или с технической посадкой на территории государства другой Договаривающейся Стороны по маршрутам 2 и 3 будут являться предметом договоренности соответствующих авиационных властей.

Д. Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы выполняются по предварительной заявке назначенного(ых) авиапредприятия(й); эта заявка представляется не позднее сорока восьми (48) часов до выполнения полета, кроме выходных и праздничных дней.

Е. Выполнение полетов по маршрутам 4, 5, 6, 7, 8 и 9 является предметом специального соглашения между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Ф. Назначенное(ые) авиапредприятие(я) Нидерландов будет(ут) иметь право пролета территории Российской Федерации (без посадки или с технической посадкой в Москве) по маршруту 2 и 3 с неограниченным числом регулярных рейсов.

Г. В соответствии с положениями пункта 1 статьи 4 настоящего Соглашения не более одного нидерландского пассажирского или комбинированного авиапредприятия и одного Нидерландского грузового авиапредприятия могут выполнять полеты между любой парой городов на определенных маршрутах.
