

О заключении Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Южно-Африканской Республики о воздушном сообщении

Постановление · № 481 · от 09.07.1992 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 9 июля 1992 г. N 481

г. Москва

О заключении Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Южно-Африканской Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации постановляет:

Одобрить представленный Министерством транспорта Российской Федерации предварительно согласованный с Южно-Африканской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Южно-Африканской Республики о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Министерству транспорта Российской Федерации подписать от имени Правительства Российской Федерации упомянутое Соглашение, разрешив при этом представителям Российской Стороны вносить в него изменения, не имеющие принципиального характера.

Е. ГАЙДАР

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и
Правительством Южно-Африканской Республики
о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Южно-Африканской Республики, именуемые в дальнейшем "Договаривающиеся Стороны",
являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г.,
желая заключить Соглашение с целью установления и развития воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределами,
согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

1. Для целей настоящего Соглашения, если в контексте не предусматривается иное:

(а) термин "авиационные власти" означает:

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта;

в отношении Южно-Африканской Республики - Министра, ответственного за гражданскую авиацию; или в обоих случаях - любое лицо либо организацию, уполномоченную осуществлять функции, выполняемые в настоящее время вышеуказанными властями;

(б) термины "договорные линии" и "установленные маршруты" означают соответственно международные воздушные сообщения, осуществляемые в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения,

и маршруты, установленные в соответствующем разделе Приложения к настоящему Соглашению;

(с) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение, Приложение, прилагаемое к этому

Соглашению, и любые изменения к Соглашению или к Приложению;

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

(e) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает в себя любое Приложение, принятое согласно статье 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям к Конвенции, принятую согласно статьям 90 и 94 Конвенции, если такие Приложения и поправки приняты или ратифицированы обеими Договаривающимися Сторонами;

(f) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

(g) термин "тарифы" означает стоимость оплаты перевозки пассажиров и груза и условия взимания этой оплаты, включая сумму оплаты комиссионных, агентских и иных дополнительных услуг, но исключая оплату и условия перевозки почты;

(h) термин "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды, находящиеся под суверенитетом этого государства.

Статья 2. Применение Чикагской Конвенции и многосторонних соглашений

1. Положения настоящего Соглашения будут подпадать под действие положений Конвенции, применяемых к международному воздушному сообщению.

2. В случае вступления в силу какого-либо многостороннего Соглашения, касающегося любой области, нашедшей отражение в настоящем Соглашении, участниками которого являются обе Стороны, положения настоящего Соглашения должны быть приведены по согласованию между обеими Договаривающимися Сторонами в соответствии с положениями этого многостороннего соглашения.

Статья 3. Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне следующие права в отношении регулярного международного воздушного сообщения при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту:

(a) право совершать пролет ее территории без посадки;

(b) право совершать посадки на ее территории с некоммерческими целями;

(c) право совершать посадки на своей территории с целью погрузки и выгрузки международных пассажиров, груза и почты отдельно или в комбинации.

2. Ничто в пункте 1 настоящей статьи не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию(ям) одной Договаривающейся Стороны брать на борт на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров и груз, включая почту, для их перевозки в другой пункт на территории этой другой Договаривающейся Стороны.

3. Если в силу вооруженного конфликта, политической нестабильности или развития ситуации, или каких-либо особых и чрезвычайных обстоятельств назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны не может выполнять полеты по обычному маршруту, другая Договаривающаяся Сторона предпримет все возможное для облегчения продолжения таких полетов по выделенным временным маршрутам.

Статья 4. Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право путем письменного уведомления, направляемого по дипломатическим каналам другой Договаривающейся Стороне, назначить авиапредприятие(я) с целью эксплуатации авиалиний по установленным маршрутам и заменить другим авиапредприятием(ями) ранее назначенное авиапредприятие(я).

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставит назначенному авиапредприятию(ям) соответствующее разрешение на полеты в

соответствии с положениями настоящей статьи.

3. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на полеты согласно пункту 2 настоящей статьи, может начать эксплуатацию договорных линий, частично или в полной мере, при условии соблюдения положений настоящего Соглашения.

4. Для выдачи, как это указано в пункте 2 настоящей статьи, соответствующего разрешения на полеты авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий в соответствии с положениями Конвенции.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием(ями) прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием(ями) принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие(я), или ее гражданам.

Статья 5. Аннулирование или приостановление действия разрешения на полеты

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в настоящем Соглашении правами, предоставленными назначенному авиапредприятию(ям) другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

(a) в любом случае, если это авиапредприятие(я) не соблюдает законы и правила, действующие на территории Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права;

(b) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием(ями) принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам;

(c) в случае, если авиапредприятие(я) каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если только немедленные меры не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, указанных выше, то право, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, будет использоваться только после консультации с другой Договаривающейся Стороной.

Статья 6. Представительство авиапредприятия и продажа

1. Назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны будет иметь возможность в соответствии с законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, регулирующими въезд, проживание и трудоустройство, разместить и содержать на территории другой Договаривающейся Стороны управленческий, технический, операционный персонал и других специалистов, которые необходимы для обеспечения выполнения полетов.

2. Назначенное авиапредприятие(я) каждой Договаривающейся Стороны будет иметь право участвовать в процессе продажи авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны либо непосредственно, либо через агентов в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 7. Принципы, регулирующие выполнение перевозок на договорных линиях

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон должно быть обеспечено справедливое и равное отношение, с тем чтобы они могли пользоваться равными возможностями в

осуществлении перевозок по договорным линиям. Каждая Договаривающаяся Сторона предпримет соответствующие действия в пределах своей юрисдикции, с тем чтобы исключить все формы дискриминации или нечестной конкуренции, неблагоприятно влияющей на конкурентные позиции авиапредприятия(ий) другой Договаривающейся Стороны.

2. При осуществлении перевозок по договорным линиям назначенное авиапредприятие(я) должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия(ий) другой Договаривающейся Стороны, чтобы не оказать чрезмерного отрицательного влияния на перевозки, осуществляемые последним на всех или части тех же маршрутов.

3. Перевозки по договорным линиям, осуществляемые назначенным авиапредприятием(ями) Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках на установленных маршрутах и иметь в качестве первоочередной задачи обеспечение с приемлемой загрузкой воздушных судов, достаточных для текущих и ожидаемых перевозок пассажиров и Чили грузов, включая почту, направляющихся с территории или на территорию Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие(я).

Условия перевозок пассажиров и грузов, включая почту, как принимаемых на борт, так и разгружаемых в пунктах на установленных маршрутах на территориях государств иных, чем государства, назначившие авиапредприятие(я), должны определяться с учетом общих принципов, в соответствии с которыми вместимость воздушных судов должна соотноситься с:

- (a) потребностями в перевозках на территорию и с территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие(я);
- (b) потребностями в перевозках региона, через который проходит договорная линия, с учетом перевозок другого авиапредприятия(ий) государств, входящих в данный регион;
- (c) потребностями в транзитных перевозках.

Статья 8. Тарифы

1. Тарифы, которые будут применяться назначенным авиапредприятием(ям) для перевозок между территориями Договаривающихся Сторон, должны устанавливаться на разумном уровне с должным учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, прибыль и тарифы других авиапредприятий.

Назначенное авиапредприятие(я) может консультироваться со своим партнером или, если оно пожелает, с другим назначенным авиапредприятием(ями) по предлагаемым тарифам, но это должно быть осуществлено до представления тарифов на регистрацию.

2. Авиационные власти обеих стран будут руководствоваться следующими положениями в отношении утверждения тарифов, устанавливаемых назначенным авиапредприятием(ями) каждой Договаривающейся Стороны для перевозок между пунктом в одной стране и пунктом в другой стране:

- (i) любой тариф за перевозку между двумя странами будет зарегистрирован назначенным авиапредприятием(ями) или от его имени у авиационных властей обеих стран не позднее чем за тридцать (30) дней (или более короткий период по согласованию между авиационными властями) до введения в действие предлагаемого тарифа;
- (ii) зарегистрированный таким образом тариф может быть одобрен авиационными властями в любое время. Тем не менее с учетом двух следующих параграфов любой такой тариф будет считаться одобренным через двадцать один (21) день после получения заявки на регистрацию, если авиационные власти обеих стран не информировали друг друга в письменной форме в течение двадцати (20) дней после получения заявки на регистрацию о том, что они не одобряют предложенный тариф;
- (iii) положение, изложенное в параграфе (ii), не должно рассматриваться как препятствующее авиационным властям любой страны в одностороннем порядке не разрешить применение любого тарифа, зарегистрированного одним из его назначенных авиапредприятий. Тем не менее такое

одностороннее действие должно иметь место только, если авиационные власти считают предлагаемый тариф чрезмерно завышенным или что его применение будет означать неконкурентное поведение, способное нанести серьезный урон другому авиапредприятию(ям);

(iv) если авиационные власти любой страны посчитают предлагаемый тариф, зарегистрированный у них авиапредприятием другой страны, чрезмерно завышенным или что его применение будет означать неконкурентное поведение, способное нанести серьезный урон другому авиапредприятию(ям), они могут в течение двадцати (20) дней со дня получения заявки на регистрацию запросить консультации с авиационными властями другой страны. Такие консультации должны состояться в течение двадцати одного (21) дня со дня запроса, и тариф вступает в силу в конце этого периода, если авиационные власти не договорятся об ином;

(v) в случае, когда тариф, вступивший в силу в соответствии с положениями, изложенными в настоящем пункте, рассматривается авиационными властями одной страны как наносящий серьезный урон авиапредприятию(ям) этой страны на определенном маршруте(ах), эти авиационные власти могут запросить консультации с авиационными властями другой страны.

3. Тарифы, взимаемые назначенным авиапредприятием(ями) одной страны за перевозки между другой страной и третьей страной, должны быть представлены на одобрение авиационным властям другой страны. Каждый зарегистрированный тариф получит одобрение, если он идентичен по уровню, условиям применения, сроку годности тарифу, одобренному этими авиационными властями и применяемому назначенным авиапредприятием(ями) этой страны для перевозок между территорией этой страны и третьей страны, при условии, что эти авиационные власти могут аннулировать одобрение, если у соответствующего сходного тарифа истек по какой-либо причине срок действия, или изменить условия применения тарифа для приведения его в соответствие с любым одобренным изменением соответствующего сходного тарифа.

Статья 9. Расписания

1. Назначенное авиапредприятие(я) каждой Договаривающейся Стороны должно не позднее чем за шестьдесят (60) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание авиационным властям другой Договаривающейся Стороны для утверждения, указав частоту полетов, тип воздушного судна, его компоновку и предлагаемое для продажи число мест.

2. Если назначенное авиапредприятие(я) желает выполнять большее количество рейсов, чем предусматривается в утвержденном расписании, то оно должно предварительно получить на это разрешение авиационных властей соответствующей Договаривающейся Стороны.

3. Любые последующие изменения в утвержденное расписание назначенного авиапредприятия(й) должны представляться на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10. Предоставление информации

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны будут предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны, по запросу последней, периодическую или другую информацию, которая может быть разумно затребована с целью определения емкости, предоставляемой на договорных линиях назначенным авиапредприятием(ями) первой Договаривающейся Стороны. Такая информация должна включать статистические данные, необходимые для определения объема перевозок, выполненного этими авиапредприятием (ями) на договорных линиях, а также пункты отправления и назначения таких перевозок.

Статья 11. Таможенные пошлины

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием(ями) каждой Договаривающейся Стороны, будут освобождаться от всех таможенных пошлин, национальных инспекционных сборов и других подобных сборов так же, как:

(a) следующее имущество, доставленное назначенным авиапредприятием(ями) одной Договаривающейся Стороны на территорию другой Договаривающейся Стороны:

(i) оборудование для ремонта и технического обслуживания и запасные части;

- (ii) оборудование для обслуживания пассажиров и запасные части;
 - (iii) оборудование для погрузочно-разгрузочных работ и запасные части;
 - (iv) оборудование для обеспечения безопасности, включая запасные части и компоненты для этого оборудования;
 - (v) инструкция и тренировочное оборудование;
- (b) следующее имущество, доставленное назначенным авиапредприятием(ями) одной Договаривающейся Стороны на территорию другой Договаривающейся Стороны или получаемое назначенным авиапредприятием(ми) одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны:
- (i) бортовые запасы (в том числе включая продукты питания, напитки, табачные изделия), либо ввезенные, либо взятые на борт на территории другой Договаривающейся Стороны;
 - (ii) топливо, смазочные материалы и потребляемые технические запасы;
 - (iii) запасные части, включая авиадвигатели;
 - (iv) рекламные материалы при условии, что в каждом случае это имущество будет использоваться на борту воздушного судна или в пределах лимитов международного аэропорта в связи с осуществлением или обслуживанием международного воздушного сообщения соответствующим назначенным авиапредприятием(ями).
2. Освобождение от таможенных пошлин, национальных инспекционных сборов и других подобных сборов не будет распространяться на сборы за предоставляемое назначенному авиапредприятию(ям) Договаривающейся Стороны обслуживание на территории другой Договаривающейся Стороны.
3. Оборудование и запасы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, могут быть поставлены под наблюдение и контроль соответствующих властей.
4. Освобождение от пошлин и сборов, указанное в настоящей статье, будет применяться и в таких случаях, когда назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны заключает соглашение с другим авиапредприятием(ми) о временном пользовании или передаче на территории другой Договаривающейся Стороны имущества, оговоренного в пункте 1 настоящей статьи, при условии, что это другое авиапредприятие(я) пользуется таким же правом освобождения от пошлин и сборов этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 12. Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию(ям) другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных назначенным авиапредприятием(ями) на территории этой Договаривающейся Стороны от перевозки пассажиров, груза и почты, а также от деятельности, связанной с воздушным транспортом, которая может быть разрешена национальными правилами. Такой перевод должен осуществляться по обменному курсу в соответствии с национальными законами и правилами, регулируемыми текущие валютные платежи.

В случае отсутствия официального курса переводы должны осуществляться по превалярующему курсу международного валютного рынка для текущих платежей.

2. В случае, если форма платежей между Договаривающимися Сторонами регулируется специальным соглашением, то должно применяться это соглашение. **Статья 13. Авиационная безопасность**

1. Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятые ими по отношению друг к другу обязательства защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (в частности, обязательства по Чикагской Конвенции, 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., и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской

авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.) составляют неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

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

3. Договаривающиеся Стороны в своих взаимных отношениях будут действовать в соответствии со стандартами по авиационной безопасности и рекомендациями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Чикагской Конвенции в той степени, в какой они применяются ими;

они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных у них, или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии со стандартами по авиационной безопасности. Ссылка на стандарты по авиационной безопасности в настоящем пункте включает любые различия, о которых уведомила соответствующая Договаривающаяся Сторона. Каждая Договаривающаяся Сторона будет заранее информировать другую Сторону о своем намерении направить уведомление о любых различиях.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов, досмотра пассажиров и их ручной клади, соответствующей проверки экипажей, груза (включая багаж) и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки, а также усиление таких мер при возрастании угрозы безопасности.

Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается, что ее авиапредприятию(ям) необходимо соблюдать правила авиационной безопасности, как это оговорено в пункте 3 настоящей статьи, предусмотренные другой Договаривающейся Стороной при въезде, выезде или пребывании на территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассмотрит 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 скорейшего пресечения такого инцидента или его угрозы с наименьшим риском для жизни.

6. В случаях, когда одна Договаривающаяся Сторона имеет основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отходит от положений настоящей статьи, первая Договаривающаяся Сторона может запросить проведения немедленных консультаций с другой Договаривающейся Стороной. Если в течение шестидесяти (60) дней с даты получения такого запроса Договаривающиеся Стороны не достигнут удовлетворительного решения, то это будет основанием для прекращения, приостановления, ограничения действия разрешения на полеты или технического разрешения, выданных авиапредприятию(ям) другой Договаривающейся Стороны, или для выдвижения требований о соблюдении условий таких разрешений. В случае, когда это оправдано с точки зрения неотложности, подобные действия могут быть предприняты Договаривающейся Стороной до истечения шестидесяти (60) дней.

Статья 14. Консультации, изменения и дополнения

1. В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся Сторон время от времени будут проводить консультации с целью обеспечения выполнения и удовлетворительного соблюдения положений настоящего Соглашения и, когда это необходимо, внесения изменений в

него.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может запросить проведения консультаций, которые должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса, если только обе Договаривающиеся Стороны не договорятся о продлении этого периода.

3. Любые дополнения или изменения в настоящее Соглашение, согласованные между авиационными властями Договаривающихся Сторон, могут быть внесены путем обмена дипломатическими нотами и, когда это требуется, будут зависеть от завершения предусмотренных национальным законодательством юридических процедур.

4. Любые дополнения или изменения в Приложении к настоящему Соглашению могут быть внесены в письменной форме по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон и вступят в силу с даты, определенной авиационными властями.

Статья 15. 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 случае, если урегулирование не может быть достигнуто вышеуказанными способами, спор по запросу любой из Договаривающихся Сторон будет передан на рассмотрение арбитражного суда, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в арбитражном суде, третий арбитр назначается в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае, если любой из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный период, либо 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 3 настоящей статьи, или арбитр, либо по крайней мере один из арбитров (если назначается более чем один арбитр), назначенный в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитражного суда.

6. Арбитражный суд сам определяет свою процедуру.

7. Договаривающие Стороны несут равные начальные расходы по суду, их размеры подлежат окончательному решению арбитражного суда.

8. Договаривающиеся Стороны должны действовать в соответствии с промежуточным или окончательным решением суда.

9. Если и до тех пор пока любая из Договаривающихся Сторон не будет выполнять решения арбитражного суда, принятые в соответствии с положениями настоящей статьи, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или отозвать права или привилегии, которые она предоставила в соответствии с настоящим Соглашением Договаривающейся Стороне, не выполнившей обязательства.

Статья 16. Применение законов, правил и процедур

1. Законы, правила и процедуры одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет или отправление с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов, будут применяться к воздушным судам

назначенного авиапредприятия(ий) другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

2. Законы, правила и процедуры одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к иммиграционным, паспортным либо другим установленным документам, въездным и карантинным формальностям, будут применяться к экипажу, пассажирам, грузу и почте, доставленным воздушным судном назначенного авиапредприятия(ий) другой Договаривающейся Стороны, при прибытии, пребывании на территории или отправлении с территории указанной Договаривающейся Стороны.

3. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие район аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться, исключая случаи, когда потребуются принятие мер безопасности против актов насилия или воздушного пиратства, лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

4. При использовании аэропортов а также аэронавигационных средств, предоставляемых Договаривающейся Стороной при полетах воздушных судов другой Договаривающейся Стороне, будут применяться ставки и сборы, уровень которых не превышает уровней ставок и сборов, применяемых в отношении любого другого авиапредприятия(ий), выполняющего аналогичные полеты.

Статья 17. Признание свидетельств и удостоверений

1. Свидетельства о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной для целей выполнения полетов по договорным линиям на установленных маршрутах при условии, что такие свидетельства или удостоверения, выданные или признанные действительными, соответствуют стандартам, установленным Конвенцией, и что срок их действия не истек.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона тем не менее оставляет за собой право отказать в признании действительности удостоверений о квалификации и свидетельств, выданных гражданам своей страны другой Договаривающейся Стороной, при полетах над своей территорией.

Статья 18. Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление направляется одновременно в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения указанного периода. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся Стороной оно будет рассматриваться как полученное через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 19. Регистрация соглашений и изменений

Настоящее Соглашение и любые последующие изменения к нему должны быть зарегистрированы Договаривающимися Сторонами в Международной организации гражданской авиации.

Статья 20. Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты его подписания.

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

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные их соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

За Правительство За Правительство

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению о воздушном
сообщении между Правительством
Российской Федерации и
Правительством Южно-Африканской
Республики

Таблица маршрутов

Раздел А

1. Маршруты Российской Федерации +-----+ | Пункты |
Промежуточные | Пункт | Пункты за пре- | | отправления | пункты | в ЮАР | делами Россий- | | | | ской
Федерации | +-----+

Пункты в Российской Варшава, Франк- Йоханнесбург Подлежат опре-
Федерации фурт-на-Майне, делению позднее

Люксембург, Каир,
Дюбай, Бомбей,
Тель-Авив, Джидда,
Найроби, Хараре,
Виндхук

2. Маршруты Южно-Африканской республики +-----+ |
Пункты | Промежуточные | Пункт в | Пункты | | отправления | пункты | Российской | за пределами | | |
| Федерации | ЮАР | +-----+

Пункты в ЮАР Подлежат опреде- Москва Подлежат опре-
лению позднее делению позднее

Раздел В

1. Любой или несколько пунктов на установленных маршрутах могут опускаться на всех или
отдельных рейсах, исходя из интересов назначенного авиапредприятия(ий) и при условии, что пункт
отправления на любом новом маршруте находится на территории Договаривающейся Стороны,
назначившей авиапредприятие(я).

2. Право назначенного авиапредприятия(ий) одной Договаривающейся Стороны осуществлять
перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся
Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между
авиационными властями Договаривающихся Сторон.