

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Советом Министров Боснии и Герцеговины о воздушном сообщении

Распоряжение · № 719-р · от 19.05.2008 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 19 МАЯ 2008 Г. № 719-Р

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Советом Министров Боснии и Герцеговины 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 заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Боснийской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Советом Министров Боснии и Герцеговины о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Боснийской 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 В.Путин

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Советом Министров Боснии и Герцеговины о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Совет Министров Боснии и Герцеговины, именуемые в дальнейшем Сторонами,
принимая во внимание, что Российская Федерация и Босния и Герцеговина являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,
желая заключить соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями соответствующих государств и за их пределы,
желая обеспечить высокое качество безопасности полетов и авиационной безопасности в международном воздушном сообщении,
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 этой Конвенции, и любую поправку к Конвенции или приложениям, внесенную в соответствии со статьями

90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Боснии и Герцеговины;

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 Боснии и Герцеговины - Совет Министров - Министерство коммуникаций и транспорта - Дирекция гражданской авиации Боснии и Герцеговины или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые этими организациями;

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

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

д) "территория" - в отношении государства имеет значение, данное в статье 2 Конвенции;

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

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

з) "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, умноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на маршруте или части маршрута за определенный период времени.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации назначенными авиапредприятиями международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению, которое является неотъемлемой частью Соглашения (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

2. Авиапредприятия, назначенные каждой Стороной при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии на установленном маршруте, пользуются следующими правами:

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

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

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

3. Ничто в настоящей статье не должно рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Стороны на условиях аренды или за вознаграждение.

4. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и места пересечения государственных границ устанавливаются в соответствии с законодательством государства каждой Стороны.

5. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты по договорным линиям, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями и при необходимости представляются на одобрение авиационным властям государств Сторон.
6. В целях осуществления наземного технического обслуживания воздушных судов назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут заключать соответствующие соглашения с организациями государства другой Стороны, имеющими необходимое разрешение на осуществление такого обслуживания на территории государства этой другой Стороны.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Сторону.
2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий государства одной Стороны другая Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.
3. Авиационные власти государства одной Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от авиапредприятия государства другой Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.
4. Каждая 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 Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат 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 Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 11 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанной линии.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:
 - а) в случае, если Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием не принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;
 - б) в случае, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Стороны, предоставляющей эти права;
 - в) в случае, если 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 дальнейших нарушений законов и (или) правил, то такие права используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Стороны.

3. В случае действия одной Стороны в соответствии с положениями настоящей статьи права другой Стороны не должны быть нарушены.

Статья 5

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию, либо навигацию этих воздушных судов, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Стороны.

2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, транзит, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, груза и почты (в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим), применяется к пассажирам, экипажам, грузу, багажу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства этой одной Стороны.

Статья 6

Признание свидетельств и удостоверений

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам при условии, что эти свидетельства и удостоверения были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией.

2. Каждая Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Стороной или другими государствами.

Статья 7

Сборы

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 Стороной на территории своего государства в соответствии с принципами, определенными Конвенцией.

Статья 8

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических и психотропных веществ. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

Статья 9

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон предоставляются справедливые и равные

условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, эксплуатирующих воздушную линию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и основной задачей каждого назначенного авиапредприятия должно быть предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Сторон.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями государства одной из Сторон между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами в третьих странах предоставляемая ими емкость должна соответствовать общим принципам, согласно которым эта емкость будет зависеть от потребностей:

- а) в перевозках между государствами, на территории которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия;
- в) в транзитных перевозках.

Статья 10

Освобождение от таможенных платежей

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной 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 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. Освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами:

- а) бортовые запасы, взятые на борт воздушного судна на территории государства одной Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными властями государства этой одной Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;
- б) оборудование и запасные части, ввезенные на территорию государства одной Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;
- в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Стороны, даже если эти материалы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Стороны, где они взяты на борт;
- г) необходимые документы и бланки, используемые назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны и содержащие символику авиапредприятия, включая авиабилеты, авианакладные и рекламные материалы, не имеющие коммерческой стоимости (расписание полетов, справочники, путеводители и др.), распространяемые бесплатно такими авиапредприятиями, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны на территорию государства этой одной Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.

3. Материалы, запасы, запасные части и документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для целей иных, чем прямо указано в упомянутом пункте. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства каждой из Сторон.

4. Табельное имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с согласия таможенных органов государства этой другой 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 другой Стороны.

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

Статья 11

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль и характеристики воздушных линий, а также тарифов, применяемых другими авиапредприятиями.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов согласовываются по возможности между назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, которые выполняют полеты по определенному маршруту или его части.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут договориться ни об одном из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями, предусмотренными пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.

4. Тарифы утверждаются авиационными властями государств Сторон.

5. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 12

Перевод доходов

1. Каждая из Сторон на основе взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от осуществления международных перевозок. Такой перевод осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Стороны, с территории которого осуществляется перевод.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, являющиеся предметом отдельного соглашения между Сторонами.

Статья 13

Представительства авиапредприятия и продажа перевозок

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны предоставляется право открывать на территории государства другой Стороны свои

представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом, а также другими специалистами, необходимыми для эксплуатации договорных линий.

2. Указанный в настоящей статье персонал может состоять из граждан государств Сторон или граждан третьих стран по согласованию между компетентными властями государств Сторон.

3. Назначенное авиапредприятие государства одной Стороны имеет право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Стороны в соответствии с законодательством этого другого государства. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 14

Предоставление статистических данных

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

Статья 15

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, 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, 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 Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также положениями других международных договоров, действующих в отношениях между Российской Федерацией и Боснией и Герцеговиной.

2. 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. 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 Сторонам. 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.

4. Каждая Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов, упомянутых в пункте 3 настоящей статьи, соблюдения положений и требований по авиационной безопасности, указанных в пункте 3 настоящей статьи, регулирующих въезд, выезд и нахождение в пределах территории государства другой Стороны.

Каждая 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 Сторона также благожелательно рассматривает просьбу другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 16

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения предложения об их проведении.

2. Если в результате консультаций, указанных в пункте 1 настоящей статьи, одна Сторона находит, что другая Сторона не обеспечивает эффективное соблюдение стандартов безопасности полетов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, соответствующих стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона информируется о соответствующих выводах и о мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия этим стандартам. Если в течение 15 дней или более длительного срока, который может быть согласован Сторонами путем обмена письменными уведомлениями по дипломатическим каналам, другая Сторона не примет соответствующих действий, то это будет являться основанием для применения одной Стороной по отношению к другой Стороне статьи 4 настоящего Соглашения.

3. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые авиапредприятием или авиапредприятиями государства одной Стороны для осуществления полетов на территорию или с территории государства другой Стороны, при нахождении над территорией государства другой Стороны могут стать объектом проверки уполномоченными представителями другой Стороны на борту воздушного судна в пределах стоянки воздушного судна в целях проверки действительности находящихся на борту документов воздушного судна, экипажа, состояния воздушного судна и его оборудования при условии, что это не будет являться причиной необоснованной задержки (далее - рамповая проверка).

4. Если рамповая проверка или несколько рамповых проверок установят, что:

- а) имеются основания полагать, что само воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют минимальным стандартам, установленным Конвенцией,
- б) имеются основания полагать, что отсутствует эффективное техническое обслуживание и управление, отвечающие стандартам безопасности полетов, установленным Конвенцией,

Сторона, проводящая рамповую проверку или несколько рамповых проверок, имеет право в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать заключение о несоответствии стандартов, на основании которых были выданы или признаны действительными сертификаты и свидетельства, касающиеся воздушных судов или его экипажа и требований по эксплуатации воздушного судна, минимальным стандартам, установленным согласно Конвенции.

5. Если авиапредприятием или авиапредприятиями государства одной из Сторон отказано в доступе с целью проведения рамповой проверки воздушного судна в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то другая Сторона вправе сделать предположение о наличии обстоятельств, указанных в пункте 4 настоящей статьи, и соответствующее заключение.

6. Каждая Сторона оставляет за собой право приостановить или изменить разрешение на эксплуатацию, предоставленное назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, в случае, если не были предприняты соответствующие действия в назначенный срок.

7. Любые меры, принимаемые одной из Сторон в соответствии с пунктами 2 и 6 настоящей статьи, прекращаются, как только основания для введения этих мер перестают существовать.

Статья 17

Консультации

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

2. Каждая Сторона может запросить в устной или письменной форме проведение консультаций, которые должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти обеих Сторон не договорятся о продлении или сокращении этого срока или если настоящим Соглашением не предусмотрено иное.

Статья 18

Разрешение споров

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

2. Если авиационные власти государств 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 Сторон передает спор на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Сторон, а третий - третейский судья. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая 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 Сторон в установленный срок не удастся назначить арбитра или если третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из 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 Сторон.

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

5. Стороны определяют процедуры и место проведения арбитража.

6. Решение арбитража является обязательным для каждой из Сторон.

7. Расходы на арбитраж, включая вознаграждение и расходы на арбитров, распределяются между 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.

8. Процедуру своей работы арбитраж определяет самостоятельно.

Статья 19

Изменение Соглашения

1. Если одна из Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение и Приложение к нему, то она может предложить проведение консультации между авиационными властями государств Сторон. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения, которые вносятся в настоящее Соглашение, вступают в силу в день получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу. Изменения, которые вносятся в Приложение к настоящему Соглашению, должны быть согласованы между авиационными властями государств Сторон.

2. Стороны, в случае если они становятся участниками многосторонней конвенции о воздушном сообщении, проводят консультации с целью установления необходимости внесения изменений в настоящее Соглашение.

Статья 20

Регистрация Соглашения

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

Статья 21

Прекращение действия Соглашения

Каждая из Сторон может в любое время письменно уведомить другую Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Стороной, если только уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока.

Такое уведомление при отсутствии подтверждения его получения считается другой Стороной полученным через 14 дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 22

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего

письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

С даты вступления в силу настоящего Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Боснией и Герцеговиной прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Союзным исполнительным вечем Скупщины Социалистической Федеративной Республики Югославии о воздушном сообщении, подписанное 7 июня 1990 г.

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

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

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

За Правительство
Российской Федерации
За Совет Министров
Боснии и Герцеговины

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Советом Министров Боснии и Герцеговины о воздушном сообщении

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления

Промежуточные

пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в Российской Федерации

По договоренности между авиационными властями

Сараево, другие пункты*

По договоренности между авиационными властями

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Боснии и Герцеговины:

Пункты отправления

Промежуточные

пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в Боснии и Герцеговине

По договоренности между авиационными властями

Москва, другие пункты*

По договоренности между авиационными властями

* Другие пункты будут являться предметом отдельных договоренностей между авиационными властями государств Сторон.

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами государств Сторон должны определяться по согласованию между авиационными властями государств Сторон. Такие пункты могут быть опущены назначенными авиапредприятиями государств Сторон по своему усмотрению.
2. Право совмещения пунктов отправления или назначения на территории государств Сторон, а также промежуточные пункты в третьих странах будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществлять перевозки пассажиров, багажа, груза и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами в третьих странах является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
4. Только одно авиапредприятие может быть назначено каждой Стороной для выполнения регулярных полетов по договорным линиям между любыми парами городов указанных выше.
5. Любые полеты с использованием системы транссибирских, трансполярных и трансазиатских воздушных трасс в воздушном пространстве Российской Федерации являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
6. Чартерные, дополнительные рейсы и рейсы вне расписания могут выполняться по предварительной заявке как назначенного авиапредприятия, так и неназначенного авиапредприятия, поданной на рассмотрение авиационным властям в соответствии с законами и (или) правилами государств обеих Сторон.
7. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным рейсам на договорных маршрутах. В связи с этим выполнение чартерных рейсов должно осуществляться только по согласованию с авиапредприятиями, назначенными для выполнения регулярных полетов по этим маршрутам. Выполнение чартерных рейсов должно осуществляться в соответствии с законодательством государств обеих Сторон.
8. Назначенные авиапредприятия Сторон при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения о сотрудничестве типа "блок-спейс" и "код-шеринг" с назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны. Аналогичные соглашения с авиапредприятиями третьих стран должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
9. Использование воздушного судна, взятого в аренду с экипажем, для эксплуатации договорных линий не разрешается.
10. Назначенные авиапредприятия государств Сторон могут выполнять полеты с использованием любого типа дозвукового пассажирского воздушного судна емкостью не выше 500 посадочных мест.