

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

Распоряжение · № 779-р · от 11.05.2011 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 11 МАЯ 2011 Г. № 779-Р

МОСКВА

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

В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" одобрить представленный Минтрансом России согласованный с МИДом России и другими федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Пакистанской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Пакистан о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Пакистанской 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 Правительством Исламской Республики Пакистан о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Исламской Республики Пакистан, именуемые в дальнейшем Сторонами,

принимая во внимание, что Российская Федерация и Исламская Республика Пакистан являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить соглашение с целью развития воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами,

стремясь обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности в области международной гражданской авиации и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности актами или угрозами, направленными против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, что негативно сказывается на осуществлении воздушных сообщений и подрывает уверенность общества в безопасности гражданской авиации, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г.

Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение, принятое в соответствии со статьей 90 Конвенции, и любую поправку к приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Исламской Республики Пакистан;

б) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации;

в отношении Исламской Республики Пакистан - Генеральный директор, ответственный за гражданскую авиацию; или

в обоих случаях любое лицо или организация, которые уполномочены осуществлять функции, выполняемые в настоящее время указанными авиационными властями;

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

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

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

е) "территория" имеет значение, указанное в отношении государства в статье 2 Конвенции;

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

з) "таблица" - таблица маршрутов для выполнения воздушных перевозок, предусмотренная Приложением к настоящему Соглашению, и любые изменения, внесенные в нее;

и) "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 всем маршруте или части маршрута, за определенный период времени;

к) "аэропортовые сборы и сборы за обслуживание" - сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств, а также иных подобных услуг и средств;

л) "ИКАО" - Международная организация гражданской авиации.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам, указанным в таблице, предусмотренной Приложением к настоящему Соглашению. Такие воздушные линии именуются в дальнейшем соответственно договорными линиями и установленными маршрутами.

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Стороной, при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии по установленному маршруту пользуется правами:

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

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

в) совершать на территории государства другой Стороны посадки в пунктах, указанных в таблице, предусмотренной Приложением к настоящему Соглашению, с целью посадки или высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки груза и почты международного следования.

3. Авиапредприятия каждой Стороны, не назначенные в соответствии с положениями статьи 3 настоящего Соглашения, также пользуются правами, установленными в подпунктах "а" и "б" пункта

2 настоящей статьи.

4. Ничто в пунктах 1 и 2 настоящей статьи не должно рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Стороны за вознаграждение или по найму.

5. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи осуществление полетов по договорным линиям, проходящим через зону военных действий, зону, затронутую такими действиями, или через оккупированную зону, происходит в соответствии со статьей 9 Конвенции.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Сторону.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий одной Стороной другая Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий при условии, что:

- а) назначенное авиапредприятие образовано на территории государства Стороны, назначившей его, и преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежат этой Стороне или гражданам ее государства;
- б) назначенное авиапредприятие государства одной Стороны соблюдает условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым авиационными властями государства другой Стороны в отношении эксплуатации международных воздушных линий.

3. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Одна Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в пункте 2 статьи 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, в случаях если:

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

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейшего нарушения законодательства, такие права используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения любой из Сторон с просьбой об их проведении.

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

Статья 5

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.
2. Каждая Сторона принимает во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют воздушную линию по этому же установленному маршруту или его части, с тем чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам последних.
3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Сторон по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в таких перевозках.

Условия перевозки пассажиров, груза и почты, которые приняты (погружены) на борт или высажены (выгружены) в пунктах на установленных маршрутах на территории государства другой Стороны и в пунктах на территориях третьих стран, должны соответствовать общим принципам, согласно которым емкость зависит от потребностей:

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

Статья 6

Прямой транзит

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

Статья 7

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 при условии, что эти удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией.
2. Если удостоверения или свидетельства, выданные авиационными властями одной Стороны любому лицу, или назначенному авиапредприятию, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают различия с минимальными стандартами, установленными согласно Конвенции, и об этих различиях уведомлена ИКАО, другая Сторона может потребовать проведения консультаций между авиационными властями с целью уточнения данной практики. Такие консультации проводятся в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения.
3. 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.

Статья 8

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие (пребывание, отправление) на его территорию воздушных судов, совершающих международные полеты, а также регламентирующее эксплуатацию либо навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Стороны.
2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие (пребывание, отправление) на его территорию пассажиров, экипажей, грузов и почты, в частности законодательство, регулирующее иммиграционный, паспортный, таможенный, валютный и санитарный режимы, применяется к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства этой одной Стороны. Такое законодательство должно одинаково применяться к назначенным авиапредприятиям обеих Сторон.
3. Каждая Сторона передает по просьбе другой Стороны копии законов и правил, предусмотренных настоящей статьёй.
4. Ни одна из Сторон не должна отдавать предпочтения какому-либо авиапредприятию по сравнению с назначенным авиапредприятием другой Стороны, занятым в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.

Статья 9

Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

1. Ни одна из Сторон не должна устанавливать и применять к назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны более высокие сборы за услуги и пользование аэропортами и аэронавигационными средствами, чем сборы, которые применяются в отношении авиапредприятий этой Стороны, осуществляющих аналогичные международные перевозки.
2. 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 Конвенцией.

Статья 10

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий, применяемые на договорных линиях между территориями государств Сторон, устанавливаются на разумном уровне с учетом соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, коммерческую выгоду, обоснованную прибыль, класс обслуживания, а также с учетом тарифов, применяемых другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут, установленный в настоящем Соглашении, или его часть.
2. Тарифы устанавливаются назначенными авиапредприятиями государств Сторон самостоятельно либо согласовываются между назначенными авиапредприятиями государств Сторон после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь установленный маршрут договорной линии или его часть.
3. Авиационные власти государства любой из Сторон могут потребовать представления тарифов на рассмотрение в установленной этими властями форме, которые должны быть представлены не менее чем за 30 дней до предполагаемой даты их введения, если по согласованию между авиационными властями этот период не будет изменен.
4. Авиационные власти государства каждой из Сторон могут потребовать представления тарифа на утверждение в следующих случаях:
 - а) предотвращение установления тарифов на дискриминационной основе;

- б) защита потребителей от тарифов, непомерно высоких или ограничительных ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением;
- в) защита авиапредприятий от тарифов, искусственно заниженных благодаря прямым или косвенным государственным субсидиям;
- г) защита авиапредприятий от применения заниженных тарифов вследствие недобросовестной конкуренции.

5. Тарифы, установленные в соответствии с настоящей статьей, за исключением специальных тарифов, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

6. В случае если авиационные власти любой из Сторон не согласны с размером тарифа, предложенного или применяемого назначенным авиапредприятием государства другой Стороны, авиационные власти могут запросить проведение консультаций. В любом случае авиационные власти Сторон не должны принимать действия в одностороннем порядке в целях предотвращения начала применения или продления применения тарифа назначенным авиапредприятием государства другой Стороны.

Статья 11

Предоставление статистических данных

1. Авиационные власти государства одной Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Стороны по их запросу информацию, касающуюся перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на территорию и с территории государства другой Стороны, которая обычно предоставляется назначенными авиапредприятиями своим национальным авиационным властям. Такая информация содержит сведения об объемах перевозок, распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения.

2. Любая дополнительная информация, касающаяся перевозок, которую авиационные власти государства одной Стороны могут запросить у авиационных властей государства другой Стороны, является предметом взаимного обсуждения и согласования авиационных властей Сторон.

Статья 12

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 запроса.

2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает требования и стандарты безопасности полетов в этих областях, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона уведомляется о выводах и мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия указанным минимальным стандартам, и эта другая Сторона принимает соответствующие корректирующие действия.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны может в момент нахождения на территории государства другой Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности документации воздушного судна, удостоверений о квалификации и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, при условии, что такой досмотр не вызовет необоснованной задержки в

эксплуатации воздушного судна.

4. Если для обеспечения безопасности полетов необходимо предпринять безотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного назначенному авиапредприятию государства другой Стороны.

5. Указанные меры, принятые одной из Сторон, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

6. Применительно к пункту 2 настоящей статьи в том случае, если установлено, что одна Сторона продолжает не соблюдать стандарты, установленные в соответствии с Конвенцией, по истечении согласованного периода времени, об этом уведомляется генеральный секретарь ИКАО. Генеральный секретарь ИКАО также уведомляется о последующем удовлетворительном решении проблемы.

Статья 13

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны вновь 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, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации от 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также любых других конвенций и соглашений в области авиационной безопасности, действующих между государствами Сторон.

2. Стороны на основании 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 взаимодействуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными в приложениях к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к государствам Сторон. Стороны требуют, чтобы авиапредприятия, зарегистрированные в их государствах, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территориях их государств, 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 таких авиапредприятий соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности. 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 любую просьбу другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. В случае если имеет место незаконный захват гражданских воздушных судов, или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа,

аэропортов либо аэронавигационных средств, или угроза такого акта, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других необходимых мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого акта или его угрозы.

6. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона не выполняет положений настоящей статьи, то она может направить запрос о проведении консультаций. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса об их проведении. Недостижение согласия в течение 30 дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений на эксплуатацию договорной линии, предоставленных авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным государством другой Стороны.

Статья 14

Освобождение от таможенных платежей

1. Каждая Сторона на основе взаимности в соответствии с законодательством своего государства освобождает назначенное авиапредприятие другой Стороны от обложения таможенными пошлинами, акцизными налогами, досмотровыми сборами и прочими государственными сборами и пошлинами, за исключением сборов, указанных в пункте 5 настоящей статьи, на топливо, смазочные материалы, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, табельное имущество, бортовые запасы и прочие предметы, предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией и обслуживанием воздушных судов назначенного авиапредприятия такой другой Стороны, эксплуатирующего договорные линии.

2. Освобождения, предоставляемые в соответствии с настоящей статьей, применяются к упоминаемым в пункте 1 предметам:

а) ввозимым на территорию государства одной Стороны назначенным авиапредприятием государства другой Стороны или от имени этого авиапредприятия; или

б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия государства одной Стороны по прибытии на территорию государства другой Стороны или при убытии с этой территории; или

в) принимаемым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия государства одной Стороны на территории государства другой Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий, независимо от того, используются или расходуются полностью в пределах территории государства Стороны, предоставляющей освобождение.

3. Предметы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с согласия таможенных органов государства 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 Стороны.

4. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

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

Статья 15

Представительства назначенного авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны на основе взаимности имеют право в соответствии с законодательством государства другой Стороны, регулирующим въезд, пребывание и трудовые отношения, 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. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия (авиапредприятий) государства одной Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории государства другой Стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг другим авиапредприятиям, выданное в соответствии с законодательством государства Стороны.
3. Персонал представительства назначенного авиапредприятия государства одной Стороны соблюдает законодательство государства другой Стороны и в соответствии с указанным законодательством:
- а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы персоналу, упомянутому в пункте 1 настоящей статьи; и
 - б) обе Стороны упрощают и облегчают условия выдачи разрешений на работу персоналу, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего 90 дней.
4. Каждая Сторона предоставляет авиапредприятиям государства другой Стороны право продажи международных авиаперевозок и осуществления рекламной деятельности на своей территории (напрямую, или через агентов, или других посредников, выбранных авиапредприятием).
5. Каждое авиапредприятие имеет право продавать международные авиаперевозки в валюте государства пребывания.

Статья 16

Перевод доходов

1. Каждая Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны право свободно переводить в любую свободно конвертируемую валюту доходы, полученные от продажи международных авиаперевозок и осуществления рекламной деятельности, сумма которых превышает расходы, и направлять ее на территорию другого государства по усмотрению авиапредприятия. Такой перевод и перечисление разрешается осуществлять незамедлительно, без ограничений, дискриминации по официальному обменному курсу, который применяется в день поступления требования о переводе и перечислении в соответствии с законодательством, действующим в государстве данной Стороны.
2. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Сторонами.

Статья 17

Охрана окружающей среды

Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Стороны соглашаются в отношении полетов между их территориями соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, содержащиеся в Приложении 16 к Конвенции, и действующую политику и инструктивный материал ИКАО по охране окружающей среды и воздерживаться от односторонних действий при применении рыночных мер в отношении сокращения выбросов парниковых газов.

Статья 18

Консультации

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

авиационными властями государств Сторон.

2. Авиационные власти государства любой из Сторон могут предложить проведение консультаций, которые могут быть проведены путем прямых переговоров или переписки. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об изменении указанного срока.

Статья 19

Изменение Соглашения

1. Если любая из Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение, то она может предложить проведение консультаций между авиационными властями государств Сторон. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об изменении этого срока. Изменения в настоящее Соглашение вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.

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

Статья 20

Соответствие многосторонним соглашениям

Если обе Стороны становятся участниками какого-либо многостороннего соглашения, в котором затрагиваются вопросы, охватываемые настоящим Соглашением, они проводят консультации с целью определения необходимости или целесообразности пересмотра настоящего Соглашения с учетом многостороннего соглашения.

Статья 21

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. В случае если авиационные власти государств Сторон не придут к соглашению, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.

3. В случае если Стороны не придут к соглашению в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, любая из Сторон передает спор на рассмотрение арбитража (далее - арбитраж), состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Сторон, а третий - третейский судья назначается двумя назначенными Сторонами арбитрами.

4. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Сторона должна назначить арбитра в течение 60 дней с даты получения извещения о направлении спора на рассмотрение в арбитраж, 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 ИКАО с просьбой о назначении арбитра или третейского судьи в зависимости от обстоятельств. Третейский судья не должен быть гражданином государства ни одной из Сторон и должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Сторон.

5. В случае если президент Совета ИКАО является гражданином государства одной из Сторон, то необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета ИКАО, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

Если вице-президент Совета ИКАО также является гражданином государства одной из Сторон, то назначение должно быть произведено старейшим членом Совета ИКАО, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

6. Процедуры и место проведения арбитража определяются арбитрами.

7. Решения арбитража являются обязательным для каждой из Сторон.

8. Расходы по участию членов арбитража, назначенных Сторонами, и на их участие в арбитраже несут Стороны, назначившие членов арбитража. Расходы на третейского судью и другие общие расходы распределяются поровну. Любые расходы, произведенные Советом ИКАО в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны быть частью расходов на проведение арбитража.

Статья 22

Прекращение действия Соглашения

1. Любая Сторона может в любое время по дипломатическим каналам уведомить другую Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в ИКАО.

2. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения другой Стороной уведомления о прекращении действия настоящего Соглашения, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Стороной оно считается полученным через 14 дней с даты получения уведомления ИКАО.

Статья 23

Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему подлежат регистрации в ИКАО.

Статья 24

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 Исламской Республикой Пакистан прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Пакистана о воздушном сообщении от 7 октября 1963 г.

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

Совершено в г. _____ 201_ г. в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

За Правительство

Российской Федерации

За Правительство

Исламской Республики Пакистан

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между

Правительством Российской Федерации

и Правительством Исламской Республики Пакистан о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

а) авиапредприятия, назначенные Российской Федерацией, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в Российской Федерации

пункты в третьих странах

Карачи, один пункт по выбору из пунктов Лахор или Исламабад

пункты в третьих странах

б) авиапредприятия, назначенные Исламской Республикой Пакистан, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в Исламской Республике Пакистан

пункты в третьих странах

Москва, один по выбору Пакистанской Стороны

пункты в третьих странах

Примечания: 1. Каждая Сторона информирует другую Сторону о промежуточных пунктах и пунктах за пределами территории государств Сторон.

2. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон по усмотрению назначенных авиапредприятий могут опускаться.

3. Любые полеты с использованием системы транссибирских, трансполярных, кроссполярных и трансазиатских воздушных трасс в воздушном пространстве Российской Федерации, как определено в документе ИКАО Doc 9750, являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.