

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

Постановление · № 203 · от 19.03.2001 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 19 марта 2001 г. N 203

г. Москва

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

Правительство Российской Федерации постановляет:

Одобрить представленный Министерством транспорта Российской Федерации согласованный с Министерством иностранных дел Российской Федерации, Министерством юстиции Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным таможенным комитетом Российской Федерации и предварительно проработанный с Французской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Министерству транспорта Российской Федерации провести переговоры с Французской Стороной и по достижении договоренности подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Касьянов

Проект

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Французской Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., и

желая заключить соглашение с целью укрепления и развития воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределами,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения, если не определено иначе:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает в себя любую поправку к этой Конвенции, которая вступила в силу согласно статье 94 (а) этой Конвенции и была ратифицирована соответственно Российской Федерацией и Французской Республикой, любое приложение к ней и любую поправку к такому приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое приложение или такая поправка к нему применимы к обоим Договаривающимся Сторонам;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Российской Федерации - Государственную

службу гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации и в отношении Французской Республики - Генеральную дирекцию гражданской авиации или в обоих случаях - любое лицо или организацию, уполномоченные одной из Договаривающихся Сторон осуществлять любые функции, выполняемые в настоящее время упомянутыми организациями;

с) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

d) термин "территория" в отношении государства означает земную поверхность, внутренние и прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

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

f) термин "установленные маршруты" означает маршруты, указанные в таблице маршрутов согласно Приложению к настоящему Соглашению;

g) термин "договорные линии" означает международные авиалинии, которые могут быть открыты по установленным маршрутам в соответствии с положениями настоящего Соглашения;

h) термин "тариф" означает тариф, цену и (или) ставку, взимаемые за перевозку пассажиров, багажа и (или) груза (за исключением почты) на регулярных авиалиниях и устанавливаемые авиапредприятиями, включая их агентов, а также условия применения таких тарифа, цены и (или) ставки;

i) термин "Приложение" означает Приложения к настоящему Соглашению, включая любое Приложение, измененное (внесенное) в соответствии с положениями статьи 19 настоящего Соглашения. Эти Приложения составляют неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

Статья 2

Предоставление прав

1. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при осуществлении международного воздушного сообщения в соответствии с положениями Приложения к настоящему Соглашению могут пользоваться следующими правами:

a) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

b) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны остановки с некоммерческими целями.

2. Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению.

3. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны при эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам в дополнение к правам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, имеют право совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

4. Ничто в настоящем Соглашении не может рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны брать на борт на территории государства другой Договаривающейся Стороны пассажиров, груз и почту для их перевозки в другой пункт на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

5. Для применения положений настоящего Соглашения одна Договаривающаяся Сторона имеет право устанавливать маршруты полетов над территорией своего государства и аэропорты, которые могут использоваться назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны пользуются в данном отношении

правами по крайней мере не меньшими, чем назначенные авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны или любое другое авиапредприятие, осуществляющее аналогичные международные перевозки.

Статья 3

Назначение и согласие на назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно или несколько авиапредприятий для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам. Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, может назначить только одно авиапредприятие для эксплуатации договорной линии между одним пунктом на территории государства одной Договаривающейся Стороны и одним пунктом на территории государства другой Договаривающейся Стороны на установленных маршрутах. Эти назначения осуществляются по дипломатическим каналам.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятия одной Договаривающейся Стороной в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи авиационные власти другой Договаривающейся Стороны с учетом положений пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставляют соответствующему авиапредприятию необходимое разрешение на эксплуатацию.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в признании назначения, предусмотренного настоящей статьей, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона полагает, что не имеет доказательств того, что преимущественная часть капитала и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

4. С целью обеспечения справедливых и равных условий авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут в любой момент потребовать, чтобы авиапредприятие, назначенное другой Договаривающейся Стороной, в любое время представило доказательства того, что оно в полной мере соответствует положениям настоящего Соглашения и способно выполнять условия, предписанные законами и правилами своего государства, касающимися технической и финансовой пригодности для эксплуатации установленных международных воздушных линий.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее таким образом разрешение, может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии соблюдения других положений настоящего Соглашения.

Статья 4

Отмена или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Одна Договаривающаяся Сторона имеет право отозвать разрешение на эксплуатацию, или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать при использовании этих прав выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми:

во всех случаях, если она не имеет доказательств того, что преимущественная часть капитала и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

во всех случаях, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или не в состоянии выполнять условия, предусмотренные пунктом 4 статьи 3 настоящего Соглашения;

во всех случаях, если это авиапредприятие эксплуатирует договорные линии не в соответствии с условиями, предписанными настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения

дальнейших нарушений законов и правил или положений настоящего Соглашения, то такое право будет использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации должны состояться в течение 30 дней с даты обращения одной из Договаривающихся Сторон с просьбой об их проведении, если не будет решено иначе по взаимному согласию.

Статья 5

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. При эксплуатации договорных линий каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает, чтобы авиапредприятие или авиапредприятия, которые она назначает, принимали во внимание интересы авиапредприятия или авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба их перевозкам, осуществляемым на всех или части установленных маршрутов.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает предоставление назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон возможность пользоваться справедливыми и равными возможностями эксплуатации договорных линий, предусмотренных настоящим Соглашением.

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает условия деятельности назначенных ею авиапредприятий, позволяющие соблюдать этот принцип.

В частности, каждая Договаривающаяся Сторона принимает все зависящие от нее меры для исключения всех форм дискриминации или недобросовестных способов конкурентной борьбы, наносящих ущерб конкурентоспособности назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны наиболее полно соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам и иметь первоочередной задачей предоставление таких емкостей и частоты, которые при разумном коэффициенте загрузки отвечали бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, грузов и почты и способствовали бы экономически сбалансированному развитию воздушных перевозок между территориями государств Договаривающихся Сторон.

4. Договаривающиеся Стороны стремятся к тому, чтобы указанные выше емкости распределялись поровну между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, эксплуатирующими договорные линии.

5. Дополнительные емкости могут быть предоставлены назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны каждый раз, когда это оправдано потребностью в перевозках по установленным маршрутам, и после согласования между назначенными авиапредприятиями на соответствующем участке подлежат утверждению авиационными властями другой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

Применение законов и правил

1. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет (вылет) на территорию своего государства воздушных судов, осуществляющих международное воздушное сообщение, или эксплуатацию этих воздушных судов, применяются к воздушным судам авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Договаривающейся Стороной. Указанные воздушные суда должны эксплуатироваться в соответствии с такими законами, правилами и процедурами при прилете (вылете) и во время их пребывания на территории государства первой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к формальностям по прибытию, отправлению, транзиту, иммиграции, таможенным, карантинным и валютным правилам, будут применяться к пассажирам, багажу, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятий, назначенных другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в

пределах территории государства первой Договаривающейся Стороны.

3. На условиях взаимности будет установлена упрощенная процедура въезда (выезда) на территорию государств Договаривающихся Сторон для экипажей (имеющих соответствующие удостоверения членов экипажей) авиапредприятий Договаривающихся Сторон в соответствии со специальной договоренностью Договаривающихся Сторон.

4. Законы и правила, упомянутые выше, применяются к национальным воздушным судам, осуществляющим аналогичные международные перевозки.

Статья 7

Удостоверения, летные свидетельства и лицензии

1. Удостоверения о годности к полетам и летные свидетельства, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной при эксплуатации договорных линий при условии, что порядок получения удостоверений и свидетельств является не менее строгим, чем это предписано Конвенцией.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет, однако, право не признавать действительными для пролета территории ее государства и посадки на территории ее государства летные свидетельства и лицензии, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной или третьим государством.

Статья 8

Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона на территории своего государства принимает все необходимые меры, обеспечивающие удовлетворительные условия безопасности полетов при эксплуатации договорных линий. В рамках своих полномочий она следит за тем, чтобы назначенные ею авиапредприятия действовали в соответствии с этими мерами.

2. Если одна Договаривающаяся Сторона имеет разумные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона не принимает этих мер, первая Договаривающаяся Сторона может запросить немедленные консультации с другой Договаривающейся Стороной.

Статья 9

Сборы

1. Сборы, которые могут вводиться и взиматься компетентными властями или организациями с назначенных авиапредприятий за пользование аэропортами, обеспечение авиационной безопасности, аэронавигации и другими видами обеспечения, находящимися под контролем этих властей, будут справедливыми, разумными и недискриминационными. Они не должны быть выше тех, которые взимаются за пользование упомянутыми аэропортами и техническими средствами с любого авиапредприятия, осуществляющего аналогичные международные авиаперевозки.

2. Сборы могут отражать, но не превышать справедливую долю общих затрат компетентных властей или организаций на предоставление технических средств и аэропортовых услуг, а также на обеспечение авиационной безопасности и аэронавигации. Средства и услуги, за которые взимаются сборы, предоставляются или оказываются на эффективной и экономичной основе.

Компетентные власти или организации одной Договаривающейся Стороны извещают назначенные авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны о любом планируемом существенном изменении, касающемся сборов. Компетентные власти одной Договаривающейся Стороны извещают назначенные авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны о решении относительно осуществления таких изменений в разумные сроки до их вступления в силу. Каждая Договаривающаяся Сторона благожелательно относится к проведению консультаций между компетентными властями или организациями на территории своего государства и авиапредприятиями, использующими эти услуги и средства в случае повышения сборов, и способствует обмену соответствующей информацией в случае увеличения сборов с целью разумного

изменения применяемых тарифов согласно вышеизложенным принципам.

Статья 10

Таможенные пошлины и налоги

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на международных авиалиниях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, их табельное имущество, топливо, смазочные материалы и технические расходные запасы, запасные части, включая двигатели, бортовые запасы воздушных судов, включающие в себя продукты питания, напитки, алкогольные напитки, табачные изделия и другие продукты, предназначенные для продажи пассажирам или для потребления ими в ограниченных количествах во время полета, а также другие предметы, предназначенные или используемые только в связи с эксплуатацией или техническим обслуживанием воздушных судов, осуществляющих международные полеты, на основе взаимности будут освобождаться по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны от пошлин, налогов и других подобных платежей при условии, что это имущество и запасы остаются на борту воздушного судна.
2. Также будут освобождаться на основе взаимности от пошлин, налогов и других подобных платежей, указанных в пункте 1 настоящей статьи:
 - а) бортовые запасы воздушных судов, ввезенные или предоставляемые на территории государства одной Договаривающейся Стороны и взятые на борт в разумных пределах для использования на борту воздушных судов назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, осуществляющих международные воздушные перевозки с этой территории, даже если эти бортовые запасы предназначены для использования на участке маршрута в пределах территории государства Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;
 - б) оборудование и запасные части, включая двигатели, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушных судов назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, используемых на международных авиалиниях;
 - с) топливо, смазочные материалы и расходные технические запасы, ввезенные или предоставленные на территории государства одной Договаривающейся Стороны для использования на воздушных судах назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, осуществляющих международные воздушные перевозки, даже если эти запасы предназначены для использования на участке полета в пределах территории государства Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт;
 - д) документы, включая авиабилеты, авианакладные и расписания, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны для своих эксплуатационных нужд.
3. Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление будут взиматься в соответствии с законами и правилами государств Договаривающихся Сторон.
4. Освобождения, предусмотренные настоящей статьей, распространяются также на случай, когда назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны заключает с другим авиапредприятием, имеющим право на аналогичные освобождения от налогов и подобных платежей, предоставленное другой Договаривающейся Стороной, контракт на временное пользование или передачу предметов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи (за исключением топлива), на территории государства другой Договаривающейся Стороны.
5. Оборудование и материалы, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут быть поставлены под наблюдение или контроль компетентных властей по их требованию.
6. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой

Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, когда будут вывезены обратно или получают другое назначение в соответствии с таможенными правилами.

Статья 11

Отношения между назначенными авиапредприятиями

Все вопросы, касающиеся коммерческого сотрудничества, в частности установление расписания, емкости и частоты полетов, не предусмотренные настоящим Соглашением или другими соглашениями между Договаривающимися Сторонами или их авиационными властями, могут являться предметом договоренности между назначенными Договаривающимися Сторонами авиапредприятиями по каждому участку или соответствующему маршруту. Все договоренности, достигнутые между назначенными авиапредприятиями, и внесенные в них изменения подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 12

Деятельность назначенных авиапредприятий

1. Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право содержать на своей территории представительства с техническим, эксплуатационным, административным и коммерческим персоналом, необходимым для их деятельности.
2. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны имеют право в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны, касающимися въезда, пребывания и трудоустройства, направлять и содержать на территории ее государства персонал представительства (коммерческий, технический, эксплуатационный) и другой специальный персонал, необходимый для авиaperевозок.
3. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны имеют право создавать на территории этой Договаривающейся Стороны офисы с целью рекламы и продажи авиационных перевозок.
4. Одна Договаривающаяся Сторона будет оказывать на основе взаимности содействие в предоставлении необходимому персоналу назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны разрешений для доступа в зоны соответствующего аэропорта в целях содействия воздушным судам, экипажам, пассажирам и грузам назначенного авиапредприятия.
5. Одна Договаривающаяся Сторона оказывает на основе взаимности содействие в получении необходимых разрешений компетентных органов на въезд на территорию своего государства на короткие периоды персонала, необходимого назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны для осуществления его нормальной деятельности.
6. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон пользуются на основе взаимности правом продажи на территории государства другой Договаривающейся Стороны и в соответствии с законами и правилами государств Договаривающихся Сторон - в валюте страны пребывания и (или) в свободно конвертируемой валюте собственных перевозочных документов пассажирских или грузовых перевозок в собственных офисах и через агентов, назначенных по своему усмотрению. Договаривающиеся Стороны обязуются обеспечивать пассажирам независимо от их гражданства право свободного выбора перевозчика. Этот принцип в равной мере применим также и к перевозке грузов.

Назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны будет разрешено открывать собственные банковские счета на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами этого государства.

Эксплуатирующее конкретный участок маршрута назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны может по своему выбору полностью или частично пользоваться

наземным обслуживанием, предоставляемым назначенным на этом же участке авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны или одним или несколькими предприятиями, имеющими разрешение на предоставление наземного обслуживания, выданное авиационными властями другой Договаривающейся Стороны.

Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны пользуется на территории другой Договаривающейся Стороны таким же качественным эквивалентным наземным обслуживанием, как и любое другое авиапредприятие, эксплуатирующее подобные международные авиалинии. Тарифы за обслуживание будут устанавливаться на основе реальной стоимости предоставленных услуг.

Статья 13

Перевод доходов

1. Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны в рамках национальных законов и правил право свободного перевода сумм превышения местных доходов над местными расходами, полученных этими предприятиями от воздушных перевозок, с учетом уплаты налогов, сборов и других обязательных платежей.
2. В соответствии с национальными законами и правилами назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны имеют право использовать полностью или частично суммы превышения их доходов над расходами в местной валюте на территории государства другой Договаривающейся Стороны для оплаты в местной валюте всех расходов, связанных с перевозочной деятельностью, а также оплаты расходов по наземному обслуживанию, непосредственно связанному с воздушными перевозками.
3. При применении положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны предоставляются на территории государства другой Договаривающейся Стороны не менее благоприятные условия, чем те, которые предоставляются любому другому авиапредприятию, выполняющему подобные международные перевозки.
4. Если система взаиморасчетов между Договаривающимися Сторонами регулируется специальным соглашением, применяется последнее.

Статья 14

Тарифы

1. Тарифы, применяемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны для перевозок пассажиров, багажа и грузов с (на) территории другой Договаривающейся Стороны, устанавливаются в разумных ставках с учетом всех соответствующих факторов, в частности эксплуатационных расходов, разумной прибыли, а также тарифов, применяемых другими авиапредприятиями. Авиационные власти следят за соблюдением вышеуказанных критериев.
2. Если авиационные власти одной Договаривающейся Стороны полагают, что тарифы, применяемые назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, не отвечают критериям, определенным в пункте 1 настоящей статьи, они могут, безотносительно применения положений статьи 4 настоящего Соглашения, запросить проведение консультаций по этому вопросу с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться не позднее чем через 30 дней со дня запроса.
3. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны по возможности устанавливаться по взаимному согласию назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон после возможной консультации с авиапредприятиями, полностью или частично эксплуатирующими те же самые маршруты.
4. Согласованные таким образом тарифы представляются для одобрения авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон не позднее чем за 30 дней до планируемой даты начала их применения. В определенных случаях этот срок может быть сокращен по согласию упомянутых властей.
5. Если тарифы не могут быть установлены в соответствии с положениями пункта 3 настоящей

статьи, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут стремиться определить эти тарифы по взаимному согласию.

6. Если авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон не смогут прийти к соглашению ни по одобрению представленных им тарифов в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, ни по определению тарифов в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, спорный вопрос будет решаться согласно статье 20 настоящего Соглашения.

7. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до введения новых тарифов. Однако действие тарифов не может быть продлено на основании настоящего пункта более чем на 12 месяцев с даты, когда срок их действия должен был закончиться.

Статья 15 Утверждение эксплуатационных программ

1. Эксплуатационные программы назначенных авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны будут представляться на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

2. Эти программы направляются не позднее чем за 30 дней до начала эксплуатации и содержат, в частности, расписания, частоты полетов, типы используемых воздушных судов и их компоновку.

3. Любое изменение эксплуатационных программ представляется на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

Транзит

Пассажиры, следующие транзитом через территорию государства Договаривающейся Стороны, подвергаются упрощенному контролю.

Багаж и грузы, следующие транзитом, освобождаются от всех таможенных пошлин, налогов и других подобных платежей.

Статья 17

Статистические данные

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны будут по запросу авиационных властей другой Договаривающейся Стороны предоставлять статистические данные или любую другую информацию подобного рода, относящуюся к эксплуатации договорных линий назначенными авиапредприятиями.

Статья 18

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

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

3. Договаривающиеся Стороны действуют 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., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также положениями двусторонних соглашений, действующих между Договаривающимися Сторонами, и

всякого другого соглашения, относящегося к безопасности гражданской авиации, которое может быть заключено в дальнейшем между Договаривающимися Сторонами.

4. Договаривающиеся Стороны действуют по отношению друг к другу в соответствии с нормами авиационной безопасности и рекомендованной практикой, установленной Международной организацией гражданской авиации и определенной в приложениях к Конвенции, в той степени, в которой такая практика ими применяется. Они будут требовать, чтобы авиапредприятия, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории государств Договаривающихся Сторон, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности. В настоящем пункте ссылка на нормы авиационной безопасности включает все различия, заявленные соответствующей Договаривающейся Стороной. Одна Договаривающаяся Сторона предварительно информирует другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении заявить о любом различии, относящемся к этим нормам.

5. Одна Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от ее авиапредприятий соблюдения упомянутых в пункте 4 настоящей статьи положений по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной в соответствии со статьей 6 настоящего Соглашения для въезда, выезда и нахождения в пределах территории государства этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах территории своего государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров и их ручной клади, а также для осуществления соответствующего контроля над экипажами, товарами и бортовыми запасами до и во время посадки или погрузки. Одна Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных разумных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

6. 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 обеспечения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

7. Если одна Договаривающаяся Сторона имеет разумные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона не выполняет положений по авиационной безопасности, предусмотренных настоящей статьей, первая Договаривающаяся Сторона может затребовать проведения немедленных консультаций с другой Договаривающейся Стороной.

Статья 19

Поправки и изменения

1. В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся Сторон будут проводить по мере необходимости консультации с целью обеспечения применения и выполнения положений настоящего Соглашения и Приложения к нему.

2. Положения настоящего Соглашения или Приложение к нему могут быть изменены как путем переписки, так и путем проведения консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Эти консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Поправки к настоящему Соглашению, согласованные между авиационными властями Договаривающихся Сторон, вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии.

3. Поправки к Приложению к настоящему Соглашению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон и вступают в силу с даты, согласованной этими

властями.

Статья 20

Разрешение споров

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию настоящего Соглашения авиационные власти будут стремиться разрешить его путем прямых переговоров. Если авиационные власти не достигнут соглашения, спор станет предметом консультаций между Договаривающимися Сторонами.
2. Если обе Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению путем переговоров, они могут передать спор на рассмотрение третьему лицу или третьей организации по согласованию между собой либо по просьбе одной из Договаривающихся Сторон - на рассмотрение суда, состоящего из трех арбитров. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному арбитру, а третий арбитр, который не должен быть гражданином государства ни одной из Договаривающихся Сторон, будет выбран этими двумя другими и будет исполнять обязанности председателя суда. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 60 дней с даты вручения одной Договаривающейся Стороной по дипломатическим каналам ноты, требующей арбитражного решения спора; третий арбитр будет назначаться в течение последующих 60 дней после назначения двух других. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначит арбитра в течение 60 дней или третий арбитр не будет назначен в вышеустановленный срок, одна из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров.
3. Договаривающиеся Стороны подчиняются любому решению, принятому в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи.
4. В случае если одна Договаривающаяся Сторона не выполняет решения, вынесенные согласно пункту 2 настоящей статьи, и такое нарушение продолжает существовать, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или отозвать предоставленные в соответствии с настоящим Соглашением права или привилегии той Договаривающейся Стороны, которая не соблюдает указанные условия.

Статья 21

Регистрация Соглашения в Международной организации гражданской авиации

Настоящее Соглашение и Приложение к нему, а также последующие изменения и поправки должны быть зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 22

Денонсация

Одна Договаривающаяся Сторона может в любой момент уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о денонсации настоящего Соглашения. Это уведомление направляется одновременно в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся Стороной будет считаться, что уведомление получено ею через 15 дней с даты его получения Международной организацией гражданской авиации.

Статья 23

Вступление в силу

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

С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Французской Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении от 26 июня 1958 г. со всеми поправками к нему.

В удостоверение сего представители двух правительств, должным образом уполномоченные для этой цели, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в " " 2001 г. в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство За Правительство
Российской Федерации Французской Республики

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

1. Маршрут 1 - Российская Федерация

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенными авиапредприятиями Российской Федерации для комбинированных перевозок:

1.1. Маршрут 1: любой пункт на территории Российской Федерации (i) - промежуточные пункты - пять (5) пунктов на территории Французской Республики по выбору Российской Стороны - пункты за пределами Французской Республики.

1.2. Маршрут 2: для перевозок по транссибирскому и (или) трансполярному и (или) трансазиатскому маршрутам:

1.2.1. Токио и (или) Осака и (или) Нагоя и (или) один пункт в Японии (ii) - Москва (iii) - Париж.

1.2.2. Сеул - Пекин - Москва (iii) - Париж.

1.2.3. Пекин и (или) Шанхай и (или) один пункт в Китае (и) - Москва (ii) - Париж.

1.2.4. Тайбей - Москва (iii) - Париж.

1.2.5. Гонконг - Москва (iii) - Париж.

(i) Совмещение двух или более пунктов отправления в Российской Федерации на одном рейсе не разрешается.

(ii) Дополнительный пункт в Японии и дополнительный пункт в Китае должны быть согласованы авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон и должны полностью соответствовать аналогичным дополнительным пунктам на маршрутах для 2.2.1 и 2.2.3 для назначенных авиапредприятий Французской Республики.

(iii) С обязательной посадкой в Москве.

2. Маршрут 2 - Французская Республика

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенными авиапредприятиями Французской Республики для комбинированных перевозок:

2.1. Маршрут 1: любой пункт на территории Франции (i) - промежуточные пункты - пять (5) пунктов на территории Российской Федерации по выбору французских властей - пункты за пределами Российской Федерации.

2.2. Маршрут 2: для перевозок по транссибирскому и (или) трансполярному и (или) трансазиатскому маршрутам:

2.2.1. Париж - Москва (iii) - Токио и (или) Осака и (или) Нагоя и (или) один пункт в Японии (ii) - Нумеа.

2.2.2. Париж - Москва (iii) - Пекин - Сеул.

2.2.3. Париж - Москва (iii) - Пекин и (или) Шанхай и (или) один пункт в Китае (ii) (за исключением Гонконга).

2.2.4. Париж - Москва (iii) - Тайбей - Нумеа.

2.2.5. Париж - Москва (iii) - Гонконг.

(i) Совмещение двух или более пунктов отправления на территории французской метрополии на одном рейсе не разрешается.

(ii) Дополнительный пункт в Японии и дополнительный пункт в Китае должны быть согласованы авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон

(iii) С или без обязательной посадки в Москве по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Пролеты

В соответствии с положениями статьи 2 настоящего Соглашения к пролетам будут применимы следующие положения:

3.1. Назначенные авиапредприятия так же, как и неназначенные авиапредприятия Российской Федерации могут пролетать территорию Французской Республики по трассам, определенным для международного воздушного сообщения и доступным для любого другого авиапредприятия третьего государства, с посадкой или без посадки с некоммерческими целями на территории Французской Республики при выполнении перевозок в любые пункты в третьих государствах.

3.2. Назначенные авиапредприятия так же, как и неназначенные авиапредприятия Французской Республики могут пролетать европейскую часть территории Российской Федерации по трассам, определенным для международного воздушного сообщения и доступным для любого другого авиапредприятия третьего государства, с посадкой или без посадки с некоммерческими целями на территории Российской Федерации при выполнении перевозок в любые пункты в третьих государствах. Однако полеты на Гонконг и далее на Манилу в обоих направлениях, выполняемые по кратчайшим трассам через Казахстан и Китай, будут являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3.3. Право назначенных авиапредприятий на выполнение перевозок по транссибирскому, трансполярному и трансазиатскому маршрутам с посадкой или без посадки с некоммерческими целями на территории Российской Федерации для авиапредприятий Французской Республики будет являться предметом отдельных договоренностей между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4. Примечания

4.1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территории государств Договаривающихся Сторон, определенные на маршрутах, указанных в пунктах 1.1 и 2.1 настоящего Приложения, должны быть определены по договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4.2. Другие новые пункты могут быть добавлены на маршрутах, определенных в настоящем Приложении, включая территорию государств двух Договаривающихся Сторон, по договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4.3. Назначенное авиапредприятие любой из Договаривающихся Сторон при условии, что полет или полеты, выполняемые из пункта на территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие, на одном или всех рейсах на договорных маршрутах, с любой частотой и по своему выбору, может:

выполнять полеты в одном или обоих направлениях;

опускать посадки в любом пункте или пунктах, если нет иной договоренности;

обслуживать пункты на маршрутах в любой последовательности для промежуточных пунктов и в любой последовательности для пунктов за пределами территории государств Договаривающихся Сторон.

4.4. Возможность для назначенных авиапредприятий любой из Договаривающихся Сторон выполнять полеты на одном рейсе в более чем один пункт на территории государства другой

Договаривающейся Стороны является предметом согласования авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4.5. Право назначенных авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозку пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктом (пунктами) на территории третьих государств должно быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4.6. При эксплуатации договорных линий любые виды договоренностей по коммерческому сотрудничеству между авиапредприятиями Договаривающихся Сторон или вовлеченными авиапредприятиями третьих государств будут являться предметом специальной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4.7. Авиационные власти будут совместно определять условия выполнения чартерных перевозок между территориями государств Договаривающихся Сторон. Такие полеты не должны наносить ущерб регулярным перевозкам, которые предлагаются назначенными авиапредприятиями на маршрутах, определенных в настоящем Приложении. В этом случае выполнение любого чартерного полета неназначенным авиапредприятием по договорному маршруту будет являться предметом договоренности между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, обслуживающими этот маршрут.
