

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

Распоряжение · № 479-р · от 11.04.2008 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 11 АПРЕЛЯ 2008 Г. № 479-Р

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Боливарианской Республики Венесуэла 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 Венесуэльской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Боливарианской Республики Венесуэла о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Венесуэльской 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.Зубков

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Боливарианской Республики Венесуэла о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Боливарианской Республики Венесуэла, именуемые в дальнейшем Сторонами, желая содействовать укреплению дружбы и сотрудничества и будучи уверенными, что дальнейшее развитие воздушного сообщения является эффективным и необходимым механизмом развития туризма и экономических отношений между двумя странами, желая способствовать расширению возможностей для осуществления международного воздушного сообщения и содействовать развитию международного сотрудничества в области воздушного сообщения, желая обеспечить авиапредприятиям возможность предоставлять потребителям разнообразные виды авиатранспортных услуг, желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности на воздушном транспорте 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, принимая во внимание, что Российская Федерация и Боливарианская Республика Венесуэла 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 государств Сторон и за их пределами,
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., а также любое приложение к этой Конвенции и любая поправка к такому приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, и любая поправка к этой Конвенции, принятая согласно статье 94 этой Конвенции, в той степени, в какой такое приложение и такие поправки применимы для Российской Федерации и Боливарианской Республики Венесуэла;
- 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 Боливарианской Республики Венесуэла - Национальный институт гражданской авиации или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Институтом;
- в) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, назначенное и уполномоченное каждой Стороной в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения для осуществления полетов по договорным линиям и установленным маршрутам;
- г) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги и условия, в отношении которых эта цена применяется, за исключением оплаты перевозки почты и условий в отношении такой перевозки;
- д) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;
- е) "территория" в отношении государства имеет значение, указанное в статье 2 Конвенции;
- ж) "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 указанным воздушным судном на всем 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 международных воздушных линий по маршрутам, согласованным между авиационными властями государств Сторон и указанным в приложении (далее соответственно - договорные линии, установленные маршруты).
2. Назначенное авиапредприятие при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии на установленном маршруте пользуется 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 на территории государства другой Стороны посадку в пунктах, установленных для этого маршрута в приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки 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 за вознаграждение или по найму.

Статья 3

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между территориями государств Сторон.
2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют воздушную линию по этому же маршруту или его части, с тем чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам последних.
3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках 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 перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Сторон.
4. Условия перевозки пассажиров (груза, включая почту), которые приняты (погружены) на борт и (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;
 - в) в транзитных перевозках.

Статья 4

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам и право приостановить указанное назначение, уведомив об этом письменно другую Сторону по дипломатическим каналам.
2. При получении уведомления о назначении государством одной Стороны авиапредприятий (или замене авиапредприятий) авиационные власти государства другой Стороны незамедлительно предоставляют каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) при условии, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства этой Стороны.
3. Авиационные власти государства одной Стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны доказательств того, что оно способно выполнять предписанные законодательством первой Стороны условия, обычно и обоснованно применяемые этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.
4. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорной линии при условии, что расписание полетов, согласованное назначенными авиапредприятиями, утверждено авиационными властями государств Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении этой договорной линии.

Статья 5

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Авиационные власти государства каждой Стороны имеют 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, в следующих случаях:

- а) преимущественное владение и действительный контроль над назначенным авиапредприятием не принадлежит Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства этой Стороны;
- б) назначенное авиапредприятие не выполняет положений настоящего Соглашения;
- в) назначенное авиапредприятие не выполняет иных условий в соответствии с законодательством Стороны, выдавшей разрешение на эксплуатацию, применяемым к осуществлению международных воздушных перевозок.

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 Стороны, выдавшей разрешение на эксплуатацию, то такие права используются только после консультаций между авиационными властями государств Сторон. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса об их проведении.

Статья 6

Одобрение расписаний

Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны за 45 дней до даты начала выполнения полетов по какой-либо из договорных линий представляют авиационным властям государства другой Стороны предполагаемые расписания полетов для утверждения в соответствии с законодательством государства этой другой Стороны.

Статья 7

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо регулирующее эксплуатацию либо навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах территории государства этой Стороны, 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, багажа, грузов и почты, и в частности правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, грузу, багажу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства первой Стороны.

Статья 8

Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

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 третьим государством.

Статья 9

Освобождение от таможенных пошлин

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, а также 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. От обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами также освобождаются:
 - а) бортовые запасы, взятые на борт на территории государства одной Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными властями государства этой 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 воздушными судами, эксплуатируемыми на договорных линиях назначенными авиапредприятиями 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 другой Стороны и содержащие их символику, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны на территорию государства другой Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.
3. Материалы, запасы, запасные части и документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для иных целей, чем те, которые предусмотрены указанным пунктом. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.
4. Табельное имущество, а также 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 упомянутых органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой Стороны.
5. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с законодательством государств Сторон.

Статья 10

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие зону аэропорта, выделенную для этой цели, подвергаются лишь 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 11

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.
2. Не ограничивая 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 другими международными договорами в области авиационной безопасности, действующими в отношении Российской Федерации и Боливарианской Республики Венесуэла.
3. 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.
4. 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 государствам Сторон. Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в своем государстве, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории своего государства, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.
- Каждая Сторона информирует другую Сторону о любых различиях между требованиями законодательства ее государства в области авиационной безопасности и требованиями приложений к Конвенции. Каждая Сторона может предложить провести в возможно короткие сроки консультации для обсуждения таких различий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса об их проведении.
5. Каждая Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 4 настоящей статьи положений и требований, которые регулируют 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, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает просьбу другой Стороны о принятии специальных 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, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия соответствующих мер для быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

7. Авиационные власти государства любой из Сторон имеют право в течение 60 дней с даты отправления авиационным властям государства другой Стороны уведомления о проверке мер, применяемых или планируемых к применению эксплуатантами воздушных судов в отношении рейсов, прибывающих на территорию или убывающих с территории государства первой Стороны, провести на территории государства другой Стороны эту проверку. Административно-организационные мероприятия по проведению таких проверок согласуются авиационными властями государств Сторон и осуществляются незамедлительно для обеспечения их быстрого проведения. Все результаты проверок оформляются в виде специальных конфиденциальных договоренностей.

8. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона не выполняет положений настоящей статьи, то она может запросить проведения консультаций. Такие консультации должны начаться в течение 15 дней с даты получения просьбы об их проведении. Недостижение соглашения в течение 15 дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений на эксплуатацию, предоставленных авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным государством другой Стороны.

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 предложения об их проведении.
2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона не в полной мере соблюдает требования и применяет стандарты безопасности полетов в этих областях, которые, по крайней мере, должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона уведомляется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо предпринять для соответствия минимальным стандартам, а эта другая Сторона предпринимает в течение 30 дней или в течение периода, согласованного между Сторонами, соответствующие корректирующие действия. Невыполнение соответствующих корректирующих действий в течение оговоренного периода является основанием для применения положений статьи 5 настоящего Соглашения.
3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой Стороны или третьей стороны для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой другой Стороны (далее - рамповая проверка). Рамповая проверка осуществляется на борту воздушного судна и около него уполномоченными представителями другой Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью рамповой проверки является проверка действительности документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с опубликованными стандартами Конвенции.
4. Если рамповая проверка или серия рамповых проверок выявят несоблюдение при эксплуатации воздушного судна минимальных стандартов, установленных Конвенцией, или недостаточно эффективный контроль соблюдения стандартов, установленных Конвенцией, Сторона, проводившая

рамповую проверку, несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, вправе сделать выводы о том, что требования, в соответствии с которыми выданы документация воздушного судна и свидетельства членов его экипажа, не соответствуют минимальным стандартам Конвенции.

5. В случае если представитель назначенного авиапредприятия, чье воздушное судно подвергается рамповой проверке в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, препятствует проведению такой проверки, то другая Сторона вправе сделать вывод о том, что в отношении этого воздушного судна имеются нарушения, указанные в пункте 4 настоящей статьи.

6. Каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, в случае если результаты рамповой проверки, препятствие в их проведении, консультации и прочие факты выявят угрозу безопасности полетов воздушного судна.

7. Любые меры, принятые одной из Сторон в соответствии с пунктами 2 или 6 настоящей статьи, должны быть прекращены, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

8. Если установлено, что одна Сторона продолжает в нарушение пункта 2 настоящей статьи не соблюдать стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть уведомлен генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации, который также должен быть уведомлен о последующем удовлетворительном разрешении ситуации.

Статья 13

Сборы с пользователей

Сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств, и другие платежи за пользование аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Стороной на территории своего государства в соответствии с принципами, определенными Конвенцией.

Статья 14

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристики воздушных линий и тарифы, применяемые другими авиапредприятиями на любой части установленного маршрута или подобных маршрутах.

2. Тарифы назначенных авиапредприятий согласовываются по возможности между назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, которые выполняют полеты по установленному маршруту или его части. Такие договоренности по возможности должны быть достигнуты с учетом процедур, используемых Международной ассоциацией воздушного транспорта для установления тарифов.

3. Любые согласованные в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи тарифы представляются на утверждение авиационным властям государств Сторон не позднее чем за 30 дней до начала их применения. По договоренности между авиационными властями государств Сторон период представления тарифов на утверждение может быть сокращен.

4. В случае если авиационные власти государств Сторон не заявят о неутверждении тарифов в течение 30 дней с даты их представления в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, тарифы считаются утвержденными. В случае если по договоренности между авиационными властями государств Сторон период представления тарифов сокращен, срок уведомления о несогласии может быть менее 30 дней. Ни один из тарифов не вступает в силу, если авиационные власти государства хотя бы одной из Сторон его не утвердили.

5. Если авиационные власти государств Сторон не утвердили тарифы, представленные в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, разногласия должны быть урегулированы в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы. Срок действия установленных тарифов не может быть продлен на период, превышающий 12 месяцев с момента прекращения срока их действия.

Статья 15

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Стороны в порядке, предусмотренном законодательством государства этой Стороны, предоставляют авиационным властям государства другой Стороны по их запросу информацию и статистические данные, касающиеся перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями.

Статья 16

Коммерческая деятельность

1. В целях обеспечения эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Стороны имеют право открыть и содержать на территории государства другой Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом в соответствии с законодательством государства этой другой Стороны.

2. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны имеют право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Стороны в соответствии с законодательством государства этой другой Стороны. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих разрешение на предоставление таких услуг.

3. В целях обеспечения наземного технического обслуживания воздушных судов назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут заключать соответствующие соглашения с предприятиями государства другой Стороны, имеющими разрешения на предоставление такого обслуживания на территории государства этой другой Стороны.

Статья 17

Перевод доходов

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

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

Статья 18

Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества авиационные власти государств Сторон могут в любое время предложить провести консультации по всем вопросам, относящимся к выполнению, толкованию и соблюдению положений настоящего Соглашения и приложения к настоящему Соглашению, включая внесение согласованных изменений. Такие консультации должны начаться в

течение 60 дней с даты получения письменного запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об ином или если иное не предусмотрено в настоящем Соглашении.

Статья 19

Разрешение споров

При возникновении любого спора между Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем консультаций между авиационными властями государств Сторон в соответствии с положениями статьи 18 настоящего Соглашения, включая случаи, предусмотренные статьей 12 настоящего Соглашения. Если авиационные власти государств Сторон не придут к соглашению, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.

Статья 20

Изменения и поправки

1. Любые изменения, внесенные в настоящее Соглашение, согласованные между обеими Сторонами в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения, 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. Любые изменения в приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Сторон после консультаций, проведенных в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения. Такие изменения вступают в силу после подтверждения путем обмена по дипломатическим каналам нотами об их принятии.

Статья 21

Соответствие многосторонним соглашениям

В случае если Стороны становятся участниками международных конвенций или соглашений о воздушном сообщении, настоящее Соглашение может быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям таких конвенций и соглашений после проведения консультаций между Сторонами согласно статье 18 настоящего Соглашения.

Статья 22

Регистрация Соглашения

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

Статья 23

Прекращение действия Соглашения

Каждая Сторона 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 этом случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Стороной, если только уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Сторон до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Стороной оно считается полученным через 14 дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 24

Вступление Соглашения в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу через 30 дней с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами в соответствии с законодательством государств Сторон внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Боливарианской Республикой Венесуэла Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Венесуэла о воздушном сообщении от 10 декабря 1991 г.

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

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

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

За Правительство

Российской Федерации

За Правительство

Боливарианской Республики Венесуэла

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Боливарианской Республики Венесуэла о воздушном сообщении

1. Авиапредприятия, назначенные Российской Федерацией, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные

пункты

Пункты

в Боливарианской Республике Венесуэла

Пункты за

пределами

Пункты в Российской Федерации

по договоренности авиационных

властей

Каракас,

другие пункты в Боливарианской Республике Венесуэла*

по договоренности авиационных

властей

2. Авиапредприятия, назначенные Боливарианской Республикой Венесуэла, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты в Российской Федерации

Пункты за пределами

Пункты в Боливарианской Республике Венесуэла
по договоренности авиационных властей
Москва, другие пункты в Российской Федерации*
по договоренности авиационных властей

* Другие пункты должны являться предметом договоренности между авиационными властями Российской Федерации и Боливарианской Республики Венесуэла.

Примечания: 1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон. Такие пункты могут не указываться назначенными авиапредприятиями государств Сторон по своему усмотрению.

2. Совмещение пунктов отправления на территории своего государства назначенными авиапредприятиями государств Сторон, а также промежуточных пунктов и пунктов за пределами территорий государств Сторон является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктом на территории государства другой Стороны и пунктами на территориях третьих государств (использование прав "пятой свободы воздуха") 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 на территориях государств Сторон.

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 назначенного авиапредприятия. Эта заявка должна подаваться авиационным властям государства другой Стороны в установленном порядке не позднее чем за 120 часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней. 7. Стороны будут позитивно рассматривать заявки назначенных авиапредприятий и других авиапредприятий на выполнение нерегулярных грузовых и пассажирских полетов между двумя государствами в соответствии с законодательством государств Сторон. Такие полеты не должны наносить ущерба регулярным полетам на договорных линиях. 8. При выполнении полетов по договорным маршрутам, установленным в настоящем приложении, назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут заключать соглашения о коммерческом сотрудничестве, такие, как "блок-спейс" и "код-шеринг", с авиапредприятиями государства другой Стороны. Такие соглашения должны быть одобрены авиационными властями государств Сторон. 9. Назначенные авиапредприятия государств Сторон могут выполнять полеты с использованием любого типа звуковых пассажирских воздушных судов. 10. Право назначенных авиапредприятий государств Сторон выполнять только грузовые полеты является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон. 11. Назначенные авиапредприятия государств Сторон имеют право выполнять до 14 полетов в неделю, которые должны распределяться между ними.