

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

Распоряжение · № 477-р · от 11.04.2008 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 11 АПРЕЛЯ 2008 Г. № 477-Р

г. Москва

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

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Тунисской 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 Тунисской Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Тунисской Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Тунисская Республика 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 Договаривающихся 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., включая любое приложение к этой Конвенции и любую поправку к такому приложению, принятые в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к этой Конвенции, внесенную в соответствии со статьей 94 этой Конвенции, в той степени, в какой такое приложение и такие поправки применимы для Российской Федерации и Тунисской Республики;

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 Тунисской Республики - Министерство транспорта Тунисской Республики или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

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

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

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

з) "запасные части" - предметы, предназначенные для ремонта или замены на воздушном судне, включая двигатели;

и) "бортовое оборудование" - предметы, не относящиеся к припасам и запасным частям, предназначенные для использования на борту воздушного судна в полете, включая предметы медицинского обслуживания и спасания.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении, которое является неотъемлемой частью настоящего Соглашения (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 Договаривающейся Стороны без посадки;

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

в) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны посадку 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.

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

4. В целях осуществления наземного технического обслуживания воздушных судов назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны могут заключать соответствующие соглашения с предприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими

необходимое разрешение на осуществление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.
2. При получении уведомления о назначении авиапредприятий государством одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.
3. Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и обоснованно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.
4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в случае, если эта Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства этой Договаривающейся Стороны.
5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение, может начать эксплуатацию договорной линии при условии, что расписание полетов, согласованное назначенными авиапредприятиями, утверждено авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанной договорной линии.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в пункте 2 статьи 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, в следующих случаях:
 - а) Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства этой Стороны;
 - б) назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Договаривающейся 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 законов и (или) правил, то такие права

используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны.

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

Статья 5

Сборы

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

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся 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 Договаривающейся 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 Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными властями государства этой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны;

б) оборудование и запасные части, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушными судами, эксплуатируемыми на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, даже если эти материалы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

г) необходимые документы и бланки, используемые назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны и содержащие их символику, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.

3. Материалы, запасы и запасные части, а также 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 Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных органов государства этой другой Договаривающейся 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 Договаривающейся Стороны.

5. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся 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.

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

Статья 7

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

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

3. Договорные линии, обслуживаемые 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 территорией государства Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие, и территорией государства другой Договаривающейся Стороны. Условия перевозки пассажиров и груза (включая почту), погруженных на борт и выгруженных в пунктах на установленных маршрутах на территории государства другой Договаривающейся Стороны и в пунктах на территориях третьих стран, должны соответствовать общим принципам, согласно которым емкость зависит от:

а) потребностей в перевозках на территорию и с территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;

б) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом других транспортных линий, используемых авиапредприятиями государств, расположенных в этом районе;

в) потребностей в транзитных перевозках.

4. Для обеспечения назначенным авиапредприятиям равных и справедливых возможностей частота полетов и емкость, а также расписание полетов подлежат одобрению авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Это требование должно также соблюдаться в случае любых изменений, касающихся договорных линий.

5. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны при необходимости пытаться достичь удовлетворительных договоренностей в отношении расписаний полетов, емкостей и частот.

Статья 8

Утверждение расписаний

Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон не позднее чем за 45 дней до даты начала выполнения полетов по какой-либо из договорных линий представляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны предполагаемые расписания для утверждения. Такие расписания содержат сведения о типе перевозок (пассажирские, грузовые) и типе используемых воздушных судов, дате и времени полетов и другую информацию, относящуюся к полетам. Последующие изменения расписаний направляются для утверждения в том же порядке. В особых случаях время представления расписаний для утверждения может быть сокращено по совместному решению указанных властей.

Статья 9

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по их запросу информацию и статистические данные, касающиеся перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на территорию и с территории государства другой Договаривающейся Стороны, которые обычно готовятся и предоставляются назначенными авиапредприятиями авиационным властям своих государств. Такая информация содержит сведения об объемах перевозок, распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения. Вопрос о предоставлении любых дополнительных статистических данных по перевозкам, которые авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны могут запросить у авиационных властей государства другой Договаривающейся Стороны, является предметом взаимного обсуждения и согласия между двумя Договаривающимися Сторонами.

Статья 10

Применение законов и правил

1. Законы и (или) правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию, либо навигацию этих воздушных судов, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны.
2. Законы и (или) правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие 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 Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства первой Договаривающейся Стороны.
3. Договаривающаяся Сторона по просьбе другой Договаривающейся Стороны передает ей копии законов и правил, о которых идет речь в настоящей статье.

Статья 11

Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от осуществления международных авиаперевозок. Никакие другие сборы, кроме обычно взимаемых банковских сборов, не применяются к таким переводам.

Такой перевод осуществляется в любой свободно конвертируемой валюте по официальному

обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществляется перевод.

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

Статья 12

Безопасность полетов

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам при условии, что эти свидетельства и удостоверения были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся 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.

3. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся 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 Договаривающаяся Сторона уведомляется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо предпринять для соответствия минимальным стандартам, а эта другая Договаривающаяся Сторона предпринимает в течение 30 дней или в течение периода, согласованного между Договаривающимися Сторонами, соответствующие корректирующие действия. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право приостановить или отменить разрешение на эксплуатацию, выданное назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, в случае, если не были предприняты соответствующие действия в назначенный срок.

4. В соответствии со статьей 16 Конвенции Договаривающиеся Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой Договаривающейся Стороны или третьей стороны для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Договаривающейся Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой Договаривающейся Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка соответствующей документации воздушного судна 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.

5. Если для обеспечения безопасности полетов назначенных авиапредприятий необходимо предпринять безотлагательные действия, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой

право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного назначенному авиапредприятию (авиапредприятиям) государства другой Договаривающейся Стороны.

6. Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны быть прекращены, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

Статья 13

Представительства назначенного авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны имеют право в соответствии с законами и (или) правилами государства другой Договаривающейся Стороны, регулирующими въезд, пребывание и трудовые отношения, открывать на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом, а также другими специалистами, необходимыми для эксплуатации договорных линий.

2. Назначенное авиапредприятие государства одной Договаривающейся Стороны имеет право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и (или) правилами государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 14

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся 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, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г.

2. Договаривающиеся Стороны на основании соответствующей просьбы оказывают всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся 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 Договаривающихся Сторон. Договаривающиеся 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.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют въезд, выезд и нахождение в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся 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 Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 15

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются в соответствии с положениями настоящей статьи на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристики воздушных линий и тарифы, применяемые другими авиапредприятиями.
2. Тарифы назначенных авиапредприятий, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, которые выполняют полеты по установленному маршруту или его части.
3. Тарифы утверждаются авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
4. Если назначенные авиапредприятия не смогут договориться или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.
5. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 16

Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению и применению настоящего Соглашения, между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон периодически проводятся консультации. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении.

Статья 17

Изменение Соглашения

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение и приложение к нему, то она может предложить проведение консультаций между

авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока.

2. Изменения, внесенные в настоящее Соглашение, вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.

3. Изменения в приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 18

Соответствие многосторонним соглашениям

В случае если Договаривающиеся Стороны становятся участниками многосторонних конвенций или соглашений о воздушном сообщении, настоящее Соглашение может быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям таких конвенций и соглашений.

Статья 19

Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время письменно уведомить другую Договаривающуюся 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 Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной оно считается полученным через 14 дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 20

Разрешение споров

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

2. Если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не придут к соглашению, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.

3. В случае если урегулирование спора не может быть достигнуто способами, указанными в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, любая из Договаривающихся Сторон в соответствии с применимыми законами и (или) правилами передает спор на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - третейский судья назначается двумя назначенными Договаривающимися Сторонами арбитрами. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение 60 дней с даты получения извещения, а третейский судья назначается в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон в установленный срок не удастся назначить арбитра или если третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или третейского судьи в зависимости от обстоятельств. Третейский судья должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из

Договаривающихся Сторон.

4. В случае если третейский судья, назначенный президентом Совета Международной организации гражданской авиации, является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не может выполнять функцию председателя арбитража, то необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации. Если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не сможет назначить третейского судью, то назначение должно быть проведено старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства ни одной из Договаривающихся Сторон.

5. Договаривающиеся Стороны определяют процедуры и место проведения арбитража.

6. Решение арбитража является обязательным для каждой из Договаривающихся Сторон.

7. Расходы на арбитраж, включая вознаграждение и расходы на арбитров, распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну. Любые расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны включаться в расходы на проведение арбитража.

Статья 21

Регистрация Соглашения

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

Статья 22

Вступление Соглашения в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами в соответствии с законами и (или) правилами государств Договаривающихся Сторон внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

С даты вступления в силу настоящего Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Тунисской Республикой прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Тунисской Республики о воздушном сообщении от 12 марта 1964 г.

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

Совершено в г. _____ " ____ " _____ 200_ г. в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, арабском 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

Тунисской Республики

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Тунисской

Республики о воздушном сообщении

1. Назначенные авиапредприятия Российской Федерации имеют право выполнять 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*

Тунис или

Монастир, а также другие пункты

в Тунисской Республике*

пункты в

третьих

странах*

2. Назначенные авиапредприятия Тунисской Республики имеют право выполнять международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты назначения

Пункты за пределами

Пункты в Тунисской Республике

пункты в третьих странах*

Москва или Санкт-Петербург, а также другие пункты в Российской Федерации*

пункты

в третьих

странах*

* Другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями Российской Федерации и Тунисской Республики.

Примечания: 1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий Договаривающихся Сторон на любых установленных маршрутах по усмотрению назначенных авиапредприятий могут не указываться на любом или на всех маршрутах при условии, что все полеты будут начинаться и заканчиваться на территории государства назначенного авиапредприятия.

2. Право совмещения пунктов отправления или пунктов назначения на территориях Договаривающихся Сторон, а также промежуточных пунктов и пунктов за их пределами, должно определяться между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территориях третьих государств (использование права "пятой свободы воздуха") является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

4. Только одно авиапредприятие с каждой Договаривающейся Стороны назначается для выполнения регулярных полетов между любыми парами городов на маршрутах, установленных в настоящем

приложении.

5. Любые полеты с использованием системы транссибирских, трансполярных и трансазиатских воздушных трасс должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

6. Чартерные, дополнительные рейсы и рейсы вне расписания выполняются по предварительной заявке назначенного авиапредприятия. Эта заявка представляется авиационным властям государств Договаривающихся Сторон не позднее чем за 120 часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

7. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным рейсам на установленных маршрутах. В связи с этим выполнение чартерных рейсов должно быть согласовано с авиапредприятиями, назначенными на выполнение регулярных полетов на этом маршруте.

8. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при выполнении полетов по установленным маршрутам могут между собой заключать соглашения о коммерческом сотрудничестве, включая соглашения типа "блок-спейс" и "код-шеринг". Такие соглашения должны быть одобрены авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Вопросы заключения аналогичных соглашений с авиапредприятиями третьих стран являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

9. Использование воздушного судна, взятого в аренду с экипажем для эксплуатации договорных линий назначенными авиапредприятиями государств обеих Договаривающихся Сторон, не разрешается.

10. При выполнении полетов по установленным маршрутам назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон могут использовать любой тип дозвукового пассажирского воздушного судна емкостью не более 500 кресел.
