

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Малайзии о воздушном сообщении

Распоряжение · № 172-р · от 17.02.2007 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 17 ФЕВРАЛЯ 2007 Г. № 172-Р

г. Москва

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

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Малайзийской 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 М.Фрадков

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Малайзии о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Малайзии, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Малайзия являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

1. Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

- а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., любое приложение к этой Конвенции и любая поправка к такому приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в какой такое приложение и поправки к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и поправки к Конвенции, принятые согласно статье 94 Конвенции, если эти поправки действуют для обеих Договаривающихся Сторон;
- 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 Малайзии - Министр транспорта Малайзии или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром;

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

г) "территория" (в отношении государства) - сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом государства одной из Договаривающихся Сторон;

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

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

ж) "Приложение" - Приложение к настоящему Соглашению, содержащее таблицу маршрутов и поправки к этой таблице, принятые в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

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 к настоящему Соглашению (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

2. В соответствии с положениями настоящего Соглашения назначенное авиапредприятие государства каждой Договаривающейся Стороны 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 посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пункте или пунктах, установленных 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 пункте 2 настоящей статьи не будет 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 на условиях аренды или за вознаграждение.

Статья 3

Назначение и предоставление разрешений на эксплуатацию

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

2. По получении уведомления о назначении государством одной Договаривающейся Стороны авиапредприятий другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию 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 предоставления доказательства того, что оно будет способно выполнять условия, предписанные законодательством государства первой Договаривающейся Стороны, обычно и обоснованно применяемые этими властями в соответствии с Конвенцией при эксплуатации международных воздушных линий.
4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, 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 ее государства.
5. Получившее разрешение назначенное авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии со статьей 7 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанных линий.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

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

Статья 5

Признание свидетельств и удостоверений

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий.
2. 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.

Статья 6

Таможенные пошлины и сборы

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, а также их бортовое имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами, взимаемыми в связи с перемещением товаров через границу, по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.
2. От обложения таможенными пошлинами и другими платежами и сборами, взимаемыми в связи с перемещением товаров через границу, также освобождаются:
 - а) бортовые запасы, взятые 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 воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт.
3. Не допускается использование материалов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, для целей иных, чем те, которые прямо упомянуты в этом пункте. Эти материалы могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов в порядке, предусмотренном законодательством государства соответствующей Договаривающейся Стороны.
4. Бортовое оборудование, имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, могут быть временно выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных органов государства этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они находятся под таможенным контролем упомянутых органов до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой Договаривающейся Стороны.
5. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с таможенным законодательством государства соответствующей Договаривающейся Стороны.

Статья 7

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику договорной линии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы устанавливаются в соответствии с указанными ниже условиями.
2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны согласовываться по возможности по каждому из установленных маршрутов между

заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.

3. Если назначенные авиапредприятия не могут согласовать любой из тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями, предусмотренными пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.

4. Тарифы вступают в силу после их утверждения авиационными властями государств обеих Договаривающихся Сторон.

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

Статья 8

Коммерческая деятельность

1. При соблюдении законов и правил, действующих на территории государства каждой Договаривающейся Стороны, а также статьи 3 настоящего Соглашения назначенным авиапредприятиям государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом для обслуживания договорных линий, установленных в соответствии с Приложением к настоящему Соглашению.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны право осуществлять продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации непосредственно в своих представительствах назначенных авиапредприятий и, по усмотрению авиапредприятия, через его агентов по продаже.

При соблюдении законов и правил государства Договаривающейся Стороны, на территории которого осуществляется продажа, каждое авиапредприятие имеет право продавать услуги по авиаперевозкам, а любое лицо имеет право свободно приобрести такие услуги как в валюте государства этой Договаривающейся Стороны, так и в свободно конвертируемой валюте.

Статья 9

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прилет на территорию этого государства и вылет с нее воздушных судов, совершающих международные полеты либо осуществляющих эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прибытие на его территорию, пребывание на ней и отправление с нее пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон при применении законодательства, упомянутого в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, не должна отдавать предпочтение назначенному ею авиапредприятию по отношению к назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны, осуществляющих аналогичные воздушные перевозки.

Статья 10

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между территориями их государств.
2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие государства одной Договаривающейся Стороны принимает во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, которые эксплуатируют договорную линию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.
3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой провозной емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями государства одной из Договаривающихся Сторон между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах предоставляемая ими емкость должна соответствовать общему принципу, согласно которому эта емкость будет зависеть от потребностей:
 - а) в перевозках на территорию и с территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
 - б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом местного и регионального воздушного сообщения;
 - в) в транзитных перевозках.
4. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон периодически совместно определяют практическое применение принципов, предусмотренных настоящей статьей, в целях эксплуатации договорных линий назначенными авиапредприятиями.

Статья 11

Прямой транзит

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 применения мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также осуществления контроля за провозом наркотических и психотропных веществ. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и сборов.

Статья 12

Сборы

Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет взимать или разрешать взимать сборы с назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны выше таких же сборов, взимаемых с назначенного ею авиапредприятия, осуществляющего аналогичные международные воздушные перевозки.

Статья 13

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 защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства является неотъемлемой частью 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 положениями двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами.

2. Одна Договаривающаяся Сторона по просьбе другой Договаривающейся Стороны оказывает ей всю необходимую помощь в предотвращении актов 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 полетов воздушных судов гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями и техническими требованиями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. Договаривающиеся Стороны должны требовать от эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатантов воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и лиц, осуществляющих эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, осуществления деятельности в соответствии с такими положениями и требованиями.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, регулирующих 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.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона положительно рассматривает любой запрос другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой гражданской авиации.

6. В случае возникновения инцидента или угрозы 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 средств связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 14

Перевод доходов

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями от воздушных перевозок на территории государства первой Договаривающейся Стороны.

Процедура такого денежного перевода осуществляется в соответствии с валютным законодательством государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществляется перевод.

Статья 15

Авиационные власти государств одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по их запросу информацию или другие статистические данные, которые могут потребоваться для определения емкостей, предоставляемых на договорных линиях назначенным авиапредприятиям государств Договаривающихся Сторон. Такие данные включают всю информацию, необходимую для определения объемов перевозок, осуществляемых назначенным авиапредприятием на договорных линиях.

Статья 16

Консультации

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации по любому вопросу, касающемуся выполнения настоящего Соглашения.

Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной из Договаривающихся Сторон от другой Договаривающейся Стороны запроса о проведении консультаций, если не будет другой договоренности между Договаривающимися Сторонами.

Статья 17

Разрешение споров

1. Любой спор, возникший между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, будет разрешаться путем переговоров между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не придут к согласию путем переговоров, спор в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 18

Изменение Соглашения

Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, то между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения к настоящему Соглашению вступают в силу после подтверждения путем обмена по дипломатическим каналам нотами об их принятии. Изменения в Приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

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 должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения другой Договаривающейся Стороной уведомления о прекращении действия настоящего Соглашения, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения указанного срока.

При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной оно считается полученным через четырнадцать (14) дней с даты получения этого уведомления

Международной организацией гражданской авиации.

Статья 20

Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые последующие изменения, вносимые в него, будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 21

Наименования статей

Наименования статей, используемые в настоящем Соглашении, служат только для ссылок и удобства и ни в какой мере не определяют, не ограничивают или не описывают назначения настоящего Соглашения.

Статья 22

Вступление в силу

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

С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Малайзией Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Малайзии о воздушном сообщении от 27 ноября 1969 г. со всеми дополнениями, приложениями и поправками к нему.

Совершено в г. _____ " ____ " _____ 20__ г. в двух экземплярах, каждый на русском, малайском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения разногласий для целей толкования используется текст на английском языке.

За Правительство

Российской Федерации

За Правительство

Малайзии

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Малайзии о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

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

Пункты

отправления

Промежуточные пункты

Пункты назначения

Пункты за пределами

Пункты в

Малайзии

Любой пункт или пункты

Москва

Любой

пункт или пункты

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

Пункты

отправления

Промежуточные пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в

Российской

Федерации

Любой пункт или пункты

Куала-Лумпур

Любой пункт или пункты

Примечания:

1. Любой промежуточный пункт или пункты и любой пункт или пункты за пределами на соответствующих маршрутах могут не использоваться назначенными авиапредприятиями при выполнении одного или всех полетов.

2. Назначенные авиапредприятия имеют право прекратить осуществлять полеты на территории государства другой Договаривающейся Стороны.
