

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

Распоряжение · № 137-р · от 03.02.2010 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 3 ФЕВРАЛЯ 2010 Г. № 137-Р

МОСКВА

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

В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" одобрить представленный Минтрансом России согласованный с МИДом России и другими федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Абхазской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Абхазия о воздушном сообщении (прилагается). Поручить Минтрансу России провести переговоры с Абхазской Стороной и по достижении договоренности подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства
Российской Федерации В.Путин

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Абхазия о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Абхазия, 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 максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности на воздушном транспорте и 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, следуя принципам 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 признаваемы Республикой Абхазия;

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 Республики Абхазия - Кабинет Министров Республики Абхазия или уполномоченный орган в области гражданской авиации;

в) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

г) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги, а также 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 этим 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 к настоящему Соглашению (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 государств Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий.
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 и право приостановить указанное назначение, уведомив об этом письменно другую Сторону по дипломатическим каналам.
2. При получении уведомления о назначении государством одной Стороны авиапредприятий авиационные власти государства другой Стороны незамедлительно предоставляют каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) при условии, что:
 - а) преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства этой Стороны;
 - б) назначенное авиапредприятие соблюдает законы и правила государства Стороны, предоставившей такое разрешение.
3. Авиационные власти государства одной Стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны доказательств того, что оно способно выполнять предписанные законодательством государства 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 условия в соответствии с законодательством государства 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 дальнейших нарушений, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями государства Стороны. 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 прилет на территорию и вылет с территории этого государства воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяется к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Стороной.
2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, транзит, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, груза 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.
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, если они не соответствуют требованиям Конвенции.

Статья 9

Освобождение от таможенных платежей

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 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, временно 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 целей иных, чем те, которые предусмотрены этим пунктом. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов до тех пор, 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., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанной в г. Монреале 1 марта 1991 г., и других соглашений по авиационной безопасности, признаваемых Сторонами.
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, экипажей, 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 экипажей, 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 направить запрос о проведении консультаций. Такие консультации должны начаться в течение 15 дней с даты получения просьбы об их проведении. Недостижение согласия в течение 15 дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений на эксплуатацию договорной линии, предоставленных авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным государством другой Стороны.

Статья 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 стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона уведомляется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо предпринять для соответствия 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 времени 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 этого осмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время.
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.

Статья 13

Сборы

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 между назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, которые выполняют полеты по установленному маршруту или его части.

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

Представительства назначенного авиапредприятия

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 разрешение 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 осуществляется перевод.
2. Выручка, полученная назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны на территории государства другой Стороны от эксплуатации договорных линий, будет освобождаться от всех налогов.
3. Заработная плата персонала представительств назначенных авиапредприятий государства одной Стороны из числа граждан государства этой Стороны, работающих в этих представительствах на территории государства другой Стороны, будет освобождаться от всех налогов.

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 нему, включая внесение согласованных изменений. Такие консультации должны начинаться 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 настоящим Соглашением.

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 согласию, 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 18 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 могут быть внесены в приложение к настоящему Соглашению по согласованию между авиационными властями государств Сторон после консультаций, проведенных в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения. Такие изменения вступают в силу после 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

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 прекращает 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 23

Вступление Соглашения в силу

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

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

Совершено в г. _____ " ____ " _____ 2010 г. в двух экземплярах, каждый на русском и абхазском языках.

В случае возникновения разногласий для целей толкования настоящего Соглашения используется текст на русском языке.

За Правительство
Российской Федерации

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и Правительством Республики Абхазия 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 назначения

Пункты за пределами

Пункты в Российской Федерации

по договоренности

Сухум и другие пункты на территории Республики Абхазия*

по договоренности

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

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты назначения

Пункты за пределами

Пункты в Республике Абхазия

по договоренности

Москва и другие пункты на территории Российской Федерации*

по договоренности

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

Примечания: 1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон. Такие пункты могут не использоваться 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, багажа, 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. 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.

5. 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.

6. Нерегулярные грузовые и пассажирские полеты между территориями государств Сторон не должны наносить ущерб регулярным полетам на договорных линиях.

7. При выполнении полетов по договорным линиям, установленным в настоящем приложении, назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут заключать такие соглашения о коммерческом сотрудничестве, как "блок-спейс" и "код-шеринг", с авиапредприятиями государства другой Стороны. Такие соглашения должны быть одобрены авиационными властями государств Сторон. Назначенные авиапредприятия государств Сторон могут выполнять полеты с использованием любого типа дозвуковых пассажирских воздушных судов. Право назначенных авиапредприятий государств Сторон выполнять только грузовые полеты является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
