

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

Распоряжение · № 613-р · от 21.04.2010 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 21 АПРЕЛЯ 2010 Г. № 613-Р

МОСКВА

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Сербии 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 Сербской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Сербии о воздушном сообщении (прилагается). Поручить Минтрансу России провести переговоры с Сербской 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 Сербии о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Сербии, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Республика Сербия являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить соглашение с целью развития регулярного воздушного сообщения между территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределы, 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, принятое в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к Конвенции или приложениям, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Республики Сербии;
- б) "авиационные власти":
в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации или любое

лицо либо организация, уполномоченные выполнять любые функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

в отношении Республики Сербии - Директорат гражданской авиации Республики Сербии или любое лицо либо организация, уполномоченные выполнять любые функции, выполняемые в настоящее время этим Директоратом;

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, за агентские и другие дополнительные услуги, а также условия, при которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий в отношении перевозки почты;

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

е) "авиапредприятие", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение" 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 этим воздушным судном на маршруте или части маршрута за определенный период времени;

з) "установленные маршруты" - маршруты, которые установлены или будут установлены согласно приложению;

и) "договорные линии" - международные воздушные линии, эксплуатируемые по установленным маршрутам в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации назначенными авиапредприятиями договорных линий, указанных в приложении к настоящему Соглашению, которое является неотъемлемой его частью.

2. Авиапредприятия, назначенные государством каждой Договаривающейся Стороны, при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии пользуются 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 пунктах, указанных для установленного в приложении к настоящему Соглашению маршрута, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза.

3. Ничто в пункте 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. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты по договорным линиям, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями и при необходимости представляются на одобрение авиационным властям государств Договаривающихся Сторон.

5. В целях осуществления наземного технического обслуживания воздушных судов назначенные

авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны могут заключать соглашения с предприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимые разрешения на предоставление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.
2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий государства одной Договаривающейся Стороной 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 разрешений на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым этими властями в отношении 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 принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.
5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать в любое время эксплуатацию договорных линий при условии, что выполнены все положения настоящего Соглашения.

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 потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами при наступлении одного из следующих случаев:
 - а) Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежат государству Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;
 - 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, или приостановление пользования правами, или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений, то такие права используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты

обращения одной из Договаривающихся Сторон с просьбой об их проведении, если не будет решено иначе по взаимному согласию.

Статья 5

Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

Сборы и другие платежи за пользование аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются с авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства.

Статья 6

Освобождение от таможенных платежей

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное 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 и налогами при ввозе на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что такие имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами:

- а) бортовые запасы, взятые на борт воздушного судна 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 назначенным авиапредприятием государства другой Договаривающейся Стороны;
- б) оборудование и запасные части, временно 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 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 одной Договаривающейся Стороны и содержащие символику авиапредприятия, включая авиабилеты, авианакладные и рекламные материалы, не имеющие коммерческой стоимости (расписание полетов, справочники, путеводители и др.), распространяемые бесплатно такими авиапредприятиями, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства этой Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся 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 прямо указаны в этом пункте. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов в соответствии с таможенными правилами государства каждой из Договаривающихся Сторон.

4. Бортовое оборудование, 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 другой Договаривающейся Стороны.

5. 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 государств Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий.
2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, эксплуатирующих воздушную линию по этому же маршруту или его части, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам авиапредприятий государства этой другой Договаривающейся Стороны.
3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам. Основной задачей каждого назначенного авиапредприятия должно быть предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.
4. Условия перевозки пассажиров (груза и почты), которые приняты (погружены) на борт или высажены (выгружены) 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 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 других транспортных линий, используемых авиапредприятиями государств, расположенных в этом районе;
 - в) в транзитных перевозках.

Статья 8

Предоставление информации

Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по их запросу информацию, которая может обоснованно потребоваться для целей анализа емкостей, предоставляемых на договорных линиях назначенными авиапредприятиями первой Договаривающейся Стороны. Такая информация содержит сведения об объемах перевозок по договорным линиям, о распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения таких перевозок.

Любая дополнительная информация, касающаяся перевозок, которую авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны могут запросить у авиационных властей государства другой Договаривающейся Стороны, является предметом взаимного обсуждения и согласия между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 9

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах территории государства первой Договаривающейся Стороны.
2. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прибытие, транзит, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почты (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.

Статья 10

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности, направленных против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических и психотропных веществ.

Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства Договаривающейся Стороны освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами на территории государства этой Договаривающейся Стороны.

Статья 11

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 при условии, что эти свидетельства и удостоверения были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

Статья 12

Перевод доходов

1. Каждая из Договаривающихся Сторон 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.
2. Перевод сумм превышения доходов над расходами осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществляется перевод. Никакие другие сборы, кроме обычно взимаемых банковских сборов, не применяются к таким переводам.
3. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 13

Представительства назначенного авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны имеют право в соответствии с законодательством государства другой Договаривающейся Стороны, регулирующим въезд, пребывание и трудовые отношения, открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом, необходимым для эксплуатации договорных линий.
2. Назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны имеют право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством этого государства. Такая продажа может осуществляться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 14

Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной в отношении летных экипажей, воздушных судов и эксплуатационной деятельности назначенного авиапредприятия. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной письменного предложения другой Договаривающейся Стороны об их проведении.
2. Если в результате консультаций, указанных в пункте 1 настоящей статьи, одна Договаривающаяся Сторона находит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает эффективное соблюдение стандартов безопасности полетов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, соответствующих стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, то другая Договаривающаяся Сторона информируется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо предпринять для обеспечения соответствия этим стандартам. Если в течение 15 дней или более длительного срока, который может быть согласован Договаривающимися Сторонами путем обмена письменными уведомлениями по дипломатическим каналам, другая Договаривающаяся Сторона не осуществит соответствующие действия, то это будет являться основанием для применения одной Договаривающейся Стороной по отношению к другой Договаривающейся Стороне статьи 4 настоящего Соглашения.
3. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны для осуществления полетов на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, при нахождении на территории государства другой Договаривающейся Стороны могут стать объектом досмотра уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны. Досмотр осуществляется на борту воздушного судна и в пределах стоянки воздушного судна. Целью досмотра является проверка действительности находящихся на борту документов воздушного судна и свидетельств экипажа, а также оценка состояния воздушного судна и его оборудования при условии, что это не будет являться причиной необоснованной задержки (далее - рамповая проверка).
4. Если рамповая проверка или несколько рамповых проверок выявят несоблюдение при эксплуатации воздушного судна стандартов, установленных Конвенцией, или недостаточно эффективный контроль соблюдения стандартов, установленных Конвенцией, Договаривающаяся Сторона, проводившая рамповую проверку или несколько рамповых проверок, несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, вправе сделать заключение о том, что требования, в соответствии с которыми выданы или признаны действительными сертификаты и свидетельства, касающиеся воздушных судов или членов его экипажа, не соответствуют минимальным стандартам

Конвенции.

5. Если представители авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, чье воздушное судно подвергается рамповой проверке в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, препятствует проведению такой проверки, то другая Договаривающаяся Сторона вправе сделать вывод о наличии нарушений, указанных в пункте 4 настоящей статьи.

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

7. Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктами 2 и 6 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

Статья 15

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., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанную в г. Монреале 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также положениями других международных договоров, касающихся авиационной безопасности, участниками которых являются государства обеих Договаривающихся Сторон.

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 авиапредприятия, зарегистрированные в их государствах, авиапредприятия, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их 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 авиапредприятий и лиц, указанных в пункте 3 настоящей статьи, соблюдения положений и требований по авиационной безопасности, регулирующих въезд на территорию, выезд с территории 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 просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой гражданской авиации.

5. В случае если имеет место незаконный захват гражданского воздушного судна или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, либо угроза такого акта, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления средств связи и принятия других мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого акта или его угрозы.

Статья 16

Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на договорных линиях между территориями государств Договаривающихся Сторон устанавливаются на разумном уровне с учетом всех факторов, включая эксплуатационные расходы, коммерческую выгоду, обоснованную прибыль, класс обслуживания, а также тарифы, применяемые другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь установленный маршрут или его часть.

2. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон разрабатывают тарифы самостоятельно либо путем согласования друг с другом или с участием других авиапредприятий.

3. Авиационные власти государства каждой из Договаривающихся Сторон могут потребовать представления тарифов на утверждение в установленной этими властями форме. Тарифы должны быть представлены на утверждение не менее чем за 30 дней до предполагаемой даты их введения, если по согласованию между авиационными властями этот период не будет сокращен.

4. В случае если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон потребовали представления любого из тарифов на утверждение, то тариф вступает в силу только после его утверждения этими властями. В случае сокращения срока представления тарифов на утверждение в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи срок направления уведомления об отклонении тарифа может составлять менее 30 дней.

5. В случае несогласия авиационных властей Договаривающихся Сторон с любым тарифом, представленным им на утверждение в соответствии с настоящей статьей, спор решается в соответствии с положениями статьи 18 настоящего Соглашения.

6. Авиационные власти государства каждой из Договаривающихся Сторон могут потребовать представления тарифа на утверждение в следующих случаях:

- а) предотвращение установления тарифов на дискриминационной основе;
- б) защита потребителей от непомерно высоких или ограничительных тарифов ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением;
- в) защита авиапредприятий от тарифов, искусственно заниженных благодаря прямым или косвенным государственным субсидиям;
- г) защита авиапредприятий от применения заниженных тарифов вследствие недобросовестной конкуренции.

7. Тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны за перевозку между территорией государства другой Договаривающейся Стороны и территорией третьего государства, подлежат утверждению соответственно авиационными властями государства этой одной Договаривающейся Стороны и третьего государства. При этом авиационные власти государства первой Договаривающейся Стороны не будут требовать от других

авиапредприятий применения тарифов, отличающихся от тарифов за перевозку между теми же пунктами маршрута, применяемых авиапредприятиями государства этой Договаривающейся Стороны. С учетом законодательства государств Договаривающихся Сторон назначенное авиапредприятие государства одной Договаривающейся Стороны представляет тарифы на утверждение авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с их требованиями. В случае несогласия с предложенным тарифом эти авиационные власти направляют уведомление об отклонении тарифа. Такое уведомление вручается авиапредприятию не менее чем за 15 дней до предполагаемой даты введения тарифа. В этом случае назначенному авиапредприятию, представившему тариф на утверждение, разрешается применять тарифы, взимаемые за перевозку между теми же пунктами маршрута, которые применяет назначенное авиапредприятие государства Договаривающейся Стороны, отклонившей тариф.

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

Статья 17

Консультации

1. Для обеспечения конструктивного сотрудничества авиационные власти государств Договаривающихся Сторон периодически проводят консультации с целью контроля соблюдения положений настоящего Соглашения и при необходимости обсуждения возможных изменений к нему.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона может запросить проведение консультаций, которые должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении или сокращении указанного срока.

Статья 18

Изменение Соглашения

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение, то она может предложить проведение консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения.
2. Изменения, которые вносятся 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 19

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 или соглашений.

Статья 20

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

другой Договаривающейся Стороной уведомления о прекращении действия настоящего Соглашения, если только уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной оно считается полученным через 14 дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 21

Разрешение споров

1. При возникновении любого спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны стремятся в первую очередь разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
 2. В случае если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не придут к соглашению, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.
 3. В случае если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, любая Договаривающаяся Сторона передает спор на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - третейский судья, назначается двумя арбитрами, назначенными Договаривающимися Сторонами.
 4. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 60 дней с даты получения от другой Договаривающейся Стороны по дипломатическим каналам запроса о рассмотрении спора в арбитраже, а третейский судья назначается в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Договаривающейся Сторон не удастся назначить арбитра в установленный срок 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. Однако третейский судья не должен быть гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон и должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с каждой из Договаривающихся Сторон.
- В случае если президент Совета Международной организации гражданской авиации имеет гражданство государства одной из Договаривающихся Сторон, назначение арбитра или третейского судьи осуществляется одним из не являющихся гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон вице-президентов Совета Международной организации гражданской авиации. В случае если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон, назначение осуществляется старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон.
5. Третейский судья выполняет обязанности председателя арбитража.
 6. Арбитраж самостоятельно определяет процедуру своей работы.
 7. Решение арбитража является обязательным для каждой из Договаривающихся Сторон.
 8. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы, связанные с участием третейского судьи, и другие общие расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

Статья 22

Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему подлежат регистрации в Международной

организации гражданской авиации.

Статья 23

Вступление в силу Соглашения

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

2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Республикой Сербией прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Союзным исполнительным вечем Скупщины Социалистической Федеративной Республики Югославии о воздушном сообщении, подписанное 7 июня 1990 г., со всеми изменениями.

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

Совершено в г. _____ " ____ " _____ 201 г. в двух экземплярах, каждый на русском, сербском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

В случае возникновения разногласий для толкования используется текст на английском языке.

За Правительство

Российской Федерации

За Правительство

Республики Сербии

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

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

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты назначения

Пункты за пределами

Пункты в Российской Федерации

Пункты в третьих странах*

Белград и другие пункты*

Пункты в третьих странах*

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Республики Сербии:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты назначения

Пункты за пределами

Пункты в Республике Сербии

Пункты в третьих странах*
Москва и другие пункты*
Пункты в третьих странах*

* Являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

- Примечания: 1. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, багажа, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территориях третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
2. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон определяются по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.
3. Право совмещения пунктов отправления или назначения на территориях государств Договаривающихся Сторон, а также промежуточные пункты в третьих странах будут являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся 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 Договаривающихся Сторон.
5. Только одно авиапредприятие государства от каждой Договаривающейся Стороны может быть назначено для выполнения регулярных полетов на каждой паре городов по установленным маршрутам, указанным в настоящем приложении.
6. Чартерные и дополнительные рейсы должны выполняться в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон.
7. Чартерные рейсы не должны наносить ущерба регулярным рейсам на установленных маршрутах.
8. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон могут заключать с авиапредприятиями Договаривающихся Сторон и авиапредприятиями третьего государства для полетов между разрешенными пунктами на территориях государств Договаривающихся Сторон такие маркетинговые соглашения, как "код-шеринг", в соответствии с настоящим приложением при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях имеют надлежащие полномочия, удовлетворяют требованиям, которые обычно применяются каждой Договаривающейся Стороной к таким соглашениям, а также уведомляют покупателя билета о том, какое авиапредприятие является фактически оперирующим на каждом участке маршрута и с каким авиапредприятием покупатель вступает в договорные отношения. Частоты маркетингового партнера, используемые по соглашению "код-шеринг", не засчитываются. Все соглашения "код-шеринг" утверждаются авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.