



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 13 ноября 2001 г. № 789

МОСКВА

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

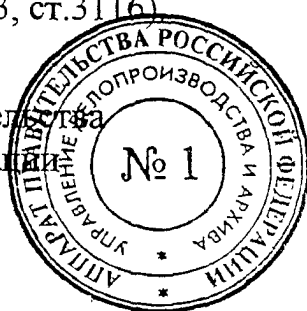
Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Одобрить представленный Министерством транспорта Российской Федерации согласованный с Министерством иностранных дел Российской Федерации, другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Латвийской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Министерству транспорта Российской Федерации по достижении договоренности с Латвийской Стороной подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

2. Признать утратившим силу постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 2 августа 1993 г. № 743 "О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики о воздушном сообщении" (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 33, ст.3116)

Председатель Правительства  
Российской Федерации



М.Касьянов

## СОГЛАШЕНИЕ

### между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Латвийской Республики, в дальнейшем именуемые Договаривающимися Сторонами, являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г.Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить соглашение в целях установления воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами, согласились о нижеследующем:

#### Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в г.Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции и любую поправку к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам настоящего Соглашения, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Российской Федерацией и Латвийской Республикой;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Российской Федерации - государственную службу гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, в отношении Латвийской Республики - Министерство сообщения Латвийской Республики или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченные одной из Договаривающихся Сторон осуществлять любые функции, выполняемые в настоящее время упомянутыми организациями;

с) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

д) термин "территория" в отношении государства означает земную поверхность, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

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

2. Приложение к настоящему Соглашению является его неотъемлемой частью.

## Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению, в дальнейшем именуемым соответственно договорными линиями и установленными маршрутами.

## Статья 3

1. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, пользуется при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать остановки на территории государства другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

с) совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

2. Ничто в настоящем Соглашении не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной

Договаривающейся Стороны брать на борт на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства.

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях и порядка финансовых расчетов, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями.

#### Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятия в целях эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны соответствующее разрешение на эксплуатацию договорных линий.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями 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 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся

Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между назначенными авиапредприятиями расписание полетов утверждено авиационными властями Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 10 настоящего Соглашения, введены в действие.

## Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию, или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, в любых случаях, если:

а) она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, либо гражданам ее государства;

б) это авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

с) авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование о выполнении условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, используется только после консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткие сроки со дня запроса.

## Статья 6

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с его территории воздушных

судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах этой территории, устанавливаемые Договаривающейся Стороной в соответствии с Конвенцией, будут применяться к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, груза и почты, в частности правила, относящиеся к паспортному, таможенному, валютному контролю и к карантину, применяются к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона признает действительными для целей осуществления воздушного сообщения, предусмотренного настоящим Соглашением, удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства членов экипажей, которые выданы или признаны действительными другой Договаривающейся Стороной и остаются в силе, при условии, что такие удостоверения и свидетельства соответствуют минимальным требованиям, устанавливаемым Конвенцией.

Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства граждан своего государства, выданные или признанные действительными другой Договаривающейся Стороной.

## Статья 7

1. Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии с установленными ставками и тарифами каждой Договаривающейся Стороны и не должны превышать сборов, установленных для других авиапредприятий, осуществляющих аналогичные международные перевозки.

2. Изменению размера сборов и других платежей должно предшествовать заблаговременное уведомление.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет способствовать проведению консультаций между компетентными органами, ведающими сборами на территории ее государства, и назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, пользующимися указанными в пункте 1 настоящей статьи услугами и средствами, а также способствовать тому, чтобы компетентные органы, ведающие сборами, и назначенные авиапредприятия обменивались информацией, которая может оказаться необходимой для обеспечения оценки обоснованности сборов.

#### Статья 8

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против акта насилия, воздушного пиратства и контрабанды.

Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не облагаются таможенными пошлинами и другими налогами. Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление будут взиматься в соответствии с законами и правилами государств Договаривающихся Сторон.

#### Статья 9

1. Договаривающиеся Стороны предоставляют назначенным авиапредприятиям справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями своих государств.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам этих последних авиапредприятий, которые эксплуатируют авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие в первую очередь должно предоставлять такую

емкость, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями их государств.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями одной из Договаривающихся Сторон между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран предоставляемая ими емкость должна соответствовать общему принципу, согласно которому эта емкость будет зависеть от потребностей:

- a) в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- b) в перевозках того района, через который проходит авиалиния;
- c) в транзитных перевозках.

5. Расписания движения, содержащие частоту рейсов, время прибытия и отправления, а также типы используемых воздушных судов, согласовываются между назначенными авиапредприятиями и представляются авиационным властям Договаривающихся Сторон на утверждение не менее чем за 30 дней до начала их действия.

Если назначенные авиапредприятия не смогут достичь согласия, решение вопроса будет передано авиационным властям Договаривающихся Сторон.

## Статья 10

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (например, скорость и удобства) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов согласовываются, по возможности, по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Тарифы представляются авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон на утверждение не менее чем за 30 дней до

начала их применения. В отдельных случаях по взаимной договоренности авиационных властей допускается сокращение этого срока.

4. Если авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон не уведомили об отклонении представленных тарифов в течение 15 суток после их представления, тарифы считаются утвержденными.

5. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

6. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или установления какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, эти разногласия должны быть урегулированы в порядке, предусмотренном статьей 18 настоящего Соглашения.

7. Тарифы, установленные в соответствии с настоящей статьей, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с настоящей статьей, но не более 12 месяцев с даты истечения срока их действия.

## Статья 11

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

2. Также освобождаются от обложения такими пошлинами и налогами:

а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на

договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

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

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

д) документы, используемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианакладные.

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

3. Имущество, материалы, запасы и запасные части, а также документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию заинтересованной Договаривающейся Стороны могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

## Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов, полученных этими авиапредприятиями от международных авиационных перевозок, над расходами.

2. Такой перевод будет осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

### Статья 13

1. Доходы или прибыль, полученные назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны от эксплуатации международных воздушных линий, включая участие в пуле, совместном предприятии или в международной организации по эксплуатации транспортных средств, подлежат налогообложению только на территории государства, в котором зарегистрировано назначенное авиапредприятие.

2. Воздушные суда, используемые при эксплуатации международных воздушных линий, и движимое имущество, связанное с эксплуатацией таких воздушных судов, принадлежащих назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны, подлежат налогообложению только на территории государства, в котором зарегистрировано назначенное авиапредприятие.

3. Доходы от отчуждения воздушного судна, используемого при эксплуатации международных воздушных линий, или движимого имущества, связанного с эксплуатацией такого воздушного судна, полученные назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, подлежат налогообложению только на территории государства этой Договаривающейся Стороны.

4. Вознаграждение, полученное резидентом одной Договаривающейся Стороны за работу по найму, выполняемую на борту воздушного судна, осуществляющего международную воздушную перевозку, подлежит налогообложению только на территории государства этой Договаривающейся Стороны.

5. Для целей настоящей статьи:

а) термин "доходы или прибыль" означает выручку от эксплуатации воздушного судна, продажи воздушной перевозки, выполнения чартера или аренды воздушного судна и использования транспортных средств в любой форме;

б) термин "резидент" означает любое лицо, которое в соответствии с налоговым законодательством государства одной Договаривающейся Стороны подлежит налогообложению на территории государства этой

Договаривающейся Стороны на основе его местожительства, местопребывания или любого другого критерия аналогичного характера.

6. В случае возникновения разногласий в толковании или применении настоящей статьи Министерство финансов Российской Федерации и Министерство финансов Латвийской Республики или их уполномоченные представители стремятся разрешить такие разногласия путем взаимной договоренности.

7. Положения настоящей статьи действуют за любой налоговый период, начинающийся 1 января или после 1 января года, следующего за годом, в котором настоящее Соглашение вступит в силу.

8. В случае прекращения действия настоящего Соглашения положения настоящей статьи прекращают действие за любой налоговый период, начинающийся 1 января или после 1 января года, следующего за тем, в котором передано уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения.

9. В случае заключения Договаривающимися Сторонами отдельного соглашения об избежании двойного налогообложения доходов и имущества вопросы, указанные в настоящей статье, регулируются в соответствии с таким соглашением.

#### Статья 14

1. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны предоставляется право осуществления рекламной деятельности и продажи своих транспортных услуг на территории государства другой Договаривающейся Стороны с использованием собственных перевозочных документов непосредственно или через назначенных ими агентов в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открывать на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

3. Указанный в пункте 2 настоящей статьи персонал состоит из граждан Договаривающихся Сторон или граждан третьих стран по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Количество этого персонала устанавливается по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4. По усмотрению назначенного авиапредприятия потребность в персонале может быть также удовлетворена путем использования услуг другой организации, предприятия или авиапредприятия, которые имеют право на осуществление деятельности такого рода на территории государств Договаривающихся Сторон.

## Статья 15

1. В соответствии со своими 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 составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г.Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности 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, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными приложениями к Конвенции, в

той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам.

Договаривающиеся Стороны будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных на их территории, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место пребывания которых находится на территории их государств, и эксплуатанты международных аэропортов, расположенных на территории их государств, действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории ее государства. 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 специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент (угроза инцидента), связанный 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 облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента (угрозы инцидента).

## Статья 16

Авиационные власти Договаривающихся Сторон предоставляют в разумных пределах друг другу по запросу статистическую информацию, необходимую для определения предоставляемых емкостей и объемов перевозок.

## Статья 17

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически могут проводиться консультации.

## Статья 18

1. Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, разрешается посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к согласию, спор будет разрешаться Договаривающимися Сторонами.

2. В том случае, если Договаривающиеся Стороны не придут к взаимному согласию относительно спорного вопроса, то он по желанию одной из Договаривающихся Сторон может быть передан на рассмотрение арбитражного суда в соответствии с порядком, указанным ниже.

3. Арбитражный суд осуществляется при участии трех арбитров, и его состав определяется следующим образом:

а) в течение 30 дней после подачи просьбы об арбитраже каждая из Договаривающихся Сторон назначает по одному арбитру. В течение 60 дней после назначения эти два арбитра по обоюдному согласию назначают третьего арбитра, который будет председателем арбитражного суда. При этом третий арбитр не должен быть гражданином ни одного из государств Договаривающихся Сторон;

б) в случае если одной из Договаривающихся Сторон не будет назначен арбитр или третий арбитр не будет назначен согласно подпункту "а" настоящего пункта, одна из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимых арбитров в течение 30 дней.

4. Арбитражный суд выносит свое решение большинством голосов.

5. Договаривающиеся Стороны обязаны выполнять решение арбитражного суда, принятое в соответствии с настоящей статьей.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы, связанные с участием ее арбитра в работе арбитражного суда. Расходы, связанные с деятельностью председателя, а также другие возможные расходы

арбитражного суда распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

#### Статья 19

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит внести изменения в настоящее Соглашение или Приложение к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения, внесенные в настоящее Соглашение, вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Поправки к Приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

#### Статья 20

В случае присоединения обеих Договаривающихся Сторон к многосторонним конвенциям настоящее Соглашение будет приведено в соответствие с положениями этих конвенций.

#### Статья 21

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

#### Статья 22

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие настоящего Соглашения прекращается через 12 месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода.

## Статья 23

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

Совершено в \_\_\_\_\_ 200\_\_ г. в двух экземплярах, каждый на русском и латышском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство  
Российской Федерации

За Правительство  
Латвийской Республики



## ПРИЛОЖЕНИЕ

### к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики о воздушном сообщении

#### Раздел 1

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

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Латвийской Республики
Пункты в Российской Федерации	Пункты в третьих странах*	Рига и другие пункты* в Латвийской Республике	Пункты в третьих странах*

#### Раздел 2

Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях  
назначенными авиапредприятиями Латвийской Республики:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Российской Федерации
Пункты в Латвийской Республике	Пункты в третьих странах*	Москва и другие пункты в Российской Федерации	Пункты в третьих странах*

#### Примечания:

1. Право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран является предметом отдельной

---

\* Полеты воздушных судов назначенных авиапредприятий в (из) другие пункты на территории государств Договаривающихся Сторон и пункты на территории третьих стран, не указанные в таблице маршрутов, будут определяться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. При выполнении полетов по договорным линиям и установленным маршрутам назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон должны использовать одни и те же маршруты для полетов в прямом и обратном направлении.

3. Чартерные полеты по договорным линиям должны быть предварительно согласованы с назначенными авиапредприятиями, выполняющими полеты на этой договорной авиалинии.

4. Авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут заключать соглашения типа "код-шеринг", "блок-спейс" и осуществлять совместную эксплуатацию на договорных линиях и установленных маршрутах только с авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны. Такие виды сотрудничества с авиапредприятиями третьих стран должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями.

5. Любые полеты по транссибирскому, трансзиатскому и трансполярному маршрутам должны осуществляться на основе отдельных договоренностей между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

