ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 4 декабря 2001 г. № 843

МОСКВА

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

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

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

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

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Касьянов

\\586221

Проект

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Российской Федерации и Правительством Греческой Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Греческой Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание, что Российская Федерация и Греческая Республика являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г.Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить настоящее Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами,

согласились о нижеследующем:

Статья 1
Определения

1. Для целей настоящего Соглашения (если из контекста не вытекает иное), используемые понятия означают следующее:

a) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации, представленное Государственной службой гражданской авиации, или любое лицо или организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

в отношении Греческой Республики - Управление Службы гражданской авиации или любое лицо или организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Управлением;

b) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г.Чикаго 7 декабря 1944 г., включая:

(1) любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Российской Федерацией и Греческой Республикой;

(2) любое приложение к Конвенции и любую поправку к такому приложению, принятые согласно статье 90 Конвенции, в той степени, в какой такое приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам;

c) "Соглашение" - настоящее Соглашение, приложения к нему, а также протоколы или другие подобные документы, являющиеся неотъемлемой его частью;

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

e) "емкость":

в отношении воздушного судна - коммерческая загрузка воздушного судна, которую возможно осуществить на маршруте или на части маршрута;

в отношении договорной линии - емкость воздушного судна, эксплуатируемого на договорной линии, умноженная на количество полетов, осуществляемых таким воздушным судном в течение определенного периода времени на маршруте или на части маршрута;

f) "территория" - сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом государства одной из Договаривающихся Сторон, как это определено в статье 2 Конвенции;

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

h) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и (или) грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги и условия, в отношении которых эта цена применяется, за исключением оплаты за перевозку почты;

i) "сборы" - сборы, взимаемые с авиакомпаний за аэропортовое обслуживание, аэронавигацию или обеспечение средствами авиационной безопасности.

Наименования статей Соглашения не будут ограничивать или расширять значения положений Соглашения.

Статья 2
Предоставление прав

1. Авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при осуществлении международного воздушного сообщения по установленным маршрутам, указанным в приложении к Соглашению, имеют право:

a) совершать пролет над территорией государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

b) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны остановки с некоммерческими целями.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении к Соглашению (далее именуются - договорные линии и установленные маршруты соответственно).

3. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий в дополнение к правам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, имеют право совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в приложении к Соглашению, с целью посадки и/или высадки пассажиров, погрузки и/или выгрузки почты и груза международного следования.

4. Ничто в настоящей статье не должно рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях найма.

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

6. 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 Договаривающихся Сторон.

7. Для осуществления наземного обслуживания своего воздушного судна назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны

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

Статья 3
Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятие или авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону.

2. При получении уведомления о назначении авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся Стороной другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством первой Договаривающейся Стороны, обычно и обоснованно применяемые авиационными властями этой Договаривающейся Стороны при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 Соглашения, в случае, когда эта Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства такой Договаривающейся Стороны, или если имеют место оба эти условия.

5. В любое время (с соблюдением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи) назначенное таким образом и получившее разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 13 Соглашения, введены в действие в отношении указанных линий.

Статья 4
Приостановка или аннулирование действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, если:

a) авиапредприятие не в состоянии доказать, что оно способно выполнять условия, предусмотренные законодательством государства первой Договаривающейся Стороны, обычно и обоснованно применяемые ее авиационными властями при эксплуатации международных договорных воздушных линий в соответствии с Конвенцией;

b) Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

c) авиапредприятие не выполняет законодательство государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

d) авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законодательства, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями статьи 15 Соглашения.

Статья 5
Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прилет, пребывание на территории этого государства, а также вылет с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих

воздушных судов, применяется к назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны при прилете на территорию государства первой Договаривающейся Стороны, нахождении на его территории, а также при вылете с указанной территории.

2. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прилет, пребывание или транзит, эмиграцию или иммиграцию, а также паспортный, таможенный, валютный и санитарный режимы, применяется к пассажирам, экипажам, грузу и почте, следующим транзитом, допущенным к пребыванию на его территории, а также убывающим с территории государства этой Договаривающейся Стороны.

3. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для цели прямого транзита, должны подвергаться лишь упрощенному контролю, за исключением мер, применяемых против актов насилия и воздушного пиратства, а также провоза наркотических средств. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и сборов.

В случае необходимости дополнительного обслуживания транзитного груза, его хранения и таможенного оформления сборы взимаются в соответствии со статьей 11 Соглашения.

Статья 6
Признание свидетельств и удостоверений

1. Действующие свидетельства летной годности, квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий, предусмотренных настоящим Соглашением, при условии, что требования, согласно которым такие свидетельства и удостоверения выданы или признаны действительными, соответствуют или превышают действующие минимальные стандарты или стандарты, вводимые в будущем в соответствии с Конвенцией. Вместе с тем каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право отказать в признании для целей выполнения полетов над ее территорией квалификационных свидетельств и удостоверений граждан ее государства, выданных или признанных действительными другой Договаривающейся Стороной или любым другим государством.

2. Если свидетельства или удостоверения, указанные в пункте 1 настоящей статьи, выданные авиационными властями одной Договаривающейся Стороны любому физическому лицу, назначенному авиапредприятию, а также воздушному судну, используемому при эксплуатации договорной линии по установленным маршрутам, будут содержать отличия от стандартов, определенных Конвенцией, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут сделать запрос в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения о проведении консультаций с авиационными властями первой Договаривающейся Стороны с целью урегулирования данного вопроса путем, приемлемым для обеих Договаривающихся Сторон. Недостижение взаимоприемлемых договоренностей послужит основанием введения в действие положений статьи 4 Соглашения.

Статья 7
Обеспечение безопасности полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может сделать запрос о проведении в любое время консультаций, касающихся сферы стандартов безопасности, принимаемых другой Договаривающейся Стороной в отношении экипажа, воздушного судна или их действий. Такие консультации будут иметь место в течение 30 дней после получения запроса.

2. Если в ходе консультаций одна Договаривающаяся Сторона сочтет, что другая Договаривающаяся Сторона не осуществляет эффективного обеспечения и управления в сфере стандартов безопасности полетов, соответствующих, по крайней мере, действующим минимальным стандартам, определенным Конвенцией, первая Договаривающаяся Сторона уведомит другую Договаривающуюся Сторону об обнаруженных несоответствиях и о мерах, которые она полагает необходимым предпринять для устранения несоответствий минимальным стандартам, а также о действиях, которые она соответственно предпримет. Неосуществление другой Договаривающейся Стороной соответствующих действий в течение 15 дней или более продолжительного периода времени (по согласованию) явится основанием применения положения статьи 4 Соглашения.

3. Несмотря на условия, оговоренные в статье 33 Конвенции, Договаривающиеся Стороны согласились, что любое воздушное судно,

эксплуатируемое авиапредприятием или авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, при выполнении полетов на (с) территорию (и) государства другой Договаривающейся Стороны может при нахождении в пределах этой территории быть предметом инспекций полномочных представителей другой Договаривающейся Стороны, проводимых как на борту воздушного судна, так и на перроне в целях проверки действительности документов на воздушное судно и документов членов экипажа, а также состояния воздушного судна и его оборудования (в настоящей статье именуются - рамповые инспекции), при условии, что такие инспекции не будут приводить к необоснованной задержке.

4. Если в ходе рамповой инспекции или ряда рамповых инспекций выявятся серьезные факты, подтверждающие, что:

a) воздушное судно или его экипаж не соответствует действующим минимальным стандартам, указанным в Конвенции;

b) имеет место отсутствие эффективного обеспечения и соблюдения стандартов безопасности полетов, указанных в Конвенции, -

Договаривающаяся Сторона, проводившая рамповую инспекцию в целях соблюдения статьи 33 Конвенции, имеет право заключить, что требования, согласно которым свидетельства или удостоверения, имеющие отношение к воздушному судну или к экипажу, выданные или признаваемые действительными, либо требования, согласно которым воздушное судно допущено к эксплуатации, не соответствуют действующим минимальным стандартам, определенным Конвенцией.

5. Если представителями авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны было отказано в доступе на борт воздушного судна в целях проведения в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи рамповой инспекции, другая Договаривающаяся Сторона имеет право заключить, что это такой же серьезный факт, как и представленные в пункте 4 настоящей статьи, и настаивать на проведении консультаций, предусмотренных настоящей статьей.

Статья 8
Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного

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

2. Договаривающиеся Стороны должны в случае поступления соответствующей просьбы оказывать друг другу всю необходимую помощь в предотвращении незаконного захвата гражданских 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 должны действовать на основе взаимного сотрудничества в соответствии с нормами в области авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие нормы и требования применимы к Договаривающимся Сторонам.

Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированные в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территориях их государств, и эксплуатанты международных аэропортов, расположенных на территориях их государств, действовали в соответствии с такими нормами и требованиями по авиационной безопасности.

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

которые регулируют въезд, выезд и нахождение в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Каждая Договаривающаяся Сторона должна обеспечивать 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 должна благожелательно рассматривать просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 9
Коммерческие принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свое представительство.

2. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут в соответствии с законодательством другой Договаривающейся Стороны, регулирующим прибытие, пребывание и найм на работу, ввозить и использовать на территории государства другой Договаривающейся Стороны управляющий, коммерческий, технический, рабочий и другой персонал, необходимый для обеспечения эксплуатации договорных линий.

3. В случае определения генерального агента или генерального агента по продажам такой агент должен быть назначен в соответствии с национальным законодательством каждой Договаривающейся Стороны.

4. Каждому назначенному авиапредприятию предоставляется право осуществлять продажу услуг по авиаперевозкам на территории государства другой Договаривающейся Стороны с использованием собственной перевозочной документации напрямую или через своих

агентов либо какое-либо лицо в соответствии с национальным законодательством другой Договаривающейся Стороны.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода полученных этими авиапредприятиями от воздушных перевозок сумм, превышающих доходы над расходами. Такой перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

6. Положения настоящей статьи никоим образом не затрагивают вопросов налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

7. В случае применения одной Договаривающейся Стороной ограничений на осуществление свободного перевода сумм, указанных в пункте 5 настоящей статьи, другая Договаривающаяся Сторона будет иметь право применить аналогичные ограничения по отношению к авиапредприятию этой Договаривающейся Стороны.

Статья 10
Таможенные платежи

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями 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, налогами и другими подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти имущество, запасные части, запасы и материалы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами:

а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями этой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны;

b) оборудование и 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;

c) 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;

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

3. Не допускается использование материалов, запасов, запасных частей и документов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, в иных целях, чем те, которые прямо упомянуты в этом пункте. Указанные предметы могут быть помещены под контроль или наблюдение таможенных органов в порядке, предусмотренном национальным законодательством соответствующей Договаривающейся Стороны.

4. Бортовое оборудование, 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 органов этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они помещаются под наблюдение указанных органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

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

Статья 11
Сборы

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 должны взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными в соответствии с положениями Конвенции, каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства.

Статья 12
Регулирование емкости и утверждение расписания

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

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

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территорией государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие, и территорией государства другой Договаривающейся Стороны.

4. Предоставляемая емкость, используемая на договорных линиях назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должна согласовываться авиационными властями на основании рекомендаций назначенных авиапредприятий. Назначенные авиапредприятия должны давать свои рекомендации на основании проводимых ими консультаций, принимая во внимание принципы, изложенные в статьях 1, 2 и 3 Соглашения.

5. В случае разногласий между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон по вопросам, указанным в пункте 4 настоящей статьи, разногласия должны быть решены путем консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон. До тех пор пока такая договоренность не будет достигнута, емкость, предоставляемая назначенными авиапредприятиями, должна оставаться без изменений.

6. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны представлять на утверждение авиационных властей другой Договаривающейся Стороны расписание полетов не позднее чем за сорок пять (45) дней до начала осуществления полетов по договорным линиям.

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

a) в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;

b) в перевозках того района, через который проходит воздушная линия;

c) в транзитных перевозках.

Статья 13
Тарифы

1. Тарифы должны устанавливаться авиапредприятиями Договаривающихся Сторон на договорных линиях на разумном уровне с учетом всех необходимых факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику авиалинии, а в случае, когда это возможно, - и тарифы других авиапредприятий, эксплуатирующих договорную линию или ее часть.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны устанавливаться в соответствии со следующими условиями:

a) если назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон являются участниками Международной ассоциации воздушного транспорта и для них установлен механизм определения тарифов, а решение по установлению тарифов при эксплуатации договорных линий уже введено в действие, тарифы должны согласовываться между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон на

основании этого решения. Если иное не определено положениями настоящей статьи, каждое назначенное авиапредприятие может представлять согласованные таким образом тарифы на рассмотрение только авиационных властей своей Договаривающейся Стороны;

b) если решение об установлении тарифов при эксплуатации договорных линий не принято или любое из назначенных авиапредприятий Договаривающихся Сторон не является участником Международной ассоциации воздушного транспорта, указанной в подпункте "a" настоящего пункта, назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон должны согласовать между собой тарифы, которые будут применяться при эксплуатации договорных линий;

c) согласованные тарифы представляются на одобрение авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее чем за шестьдесят (60) дней до предполагаемой даты их введения. Этот временной интервал может быть сокращен по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон;

d) если согласие о тарифах между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон не достигнуто, или если Договаривающаяся Сторона не назначила авиапредприятие для эксплуатации договорных линий, или если в течение первых тридцати (30) дней из шестидесяти (60) дней, указанных в подпункте "c" настоящего пункта, авиационные власти Договаривающихся Сторон уведомят о своем несогласии с любым тарифом из согласованных между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон в соответствии с подпунктами "a" и "b" настоящего пункта, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны договориться о соответствующем уровне применяемых тарифов.

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

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

4. Если авиационные власти не смогут достичь договоренности по любому из тарифов, представленных им на основании положений настоящей статьи, спор должен решаться в соответствии с положениями статьи 16 Соглашения.

5. Если авиационные власти одной их Договаривающихся Сторон не будут удовлетворены установленными тарифами, они уведомят об этом авиационные власти другой Договаривающейся Стороны, а назначенные

авиапредприятия попытаются достичь соответствующего соглашения. Если в течение девяноста (90) дней с даты получения такого уведомления новый тариф не будет установлен в соответствии с положениями пунктов 2 и 3 настоящей статьи, то будет применяться процедура установления тарифов в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

Статья 14
Предоставление статистики

Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон должны предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их запросу информацию и статистику относительно перевозок по договорным линиям, эксплуатируемым назначенными авиапредприятиями первой Договаривающейся Стороны, на (с) территорию (и) государства другой Договаривающейся Стороны, которые обычно подготавливаются и предоставляются назначенными авиапредприятиями своим национальным авиационным властям.

Статья 15
Консультации и изменения Соглашения

1. Каждая Договаривающаяся Сторона или ее авиационные власти в любое время могут сделать запрос о проведении консультаций с другой Договаривающейся Стороной или ее авиационными властями.

2. Консультации, запрошенные одной из Договаривающихся Сторон или ее авиационными властями, должны начинаться в течение шестидесяти дней (60) с даты получения запроса.

3. Любые изменения к Соглашению вступают в силу после того, как обе Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга о выполнении необходимых внутригосударственных процедур, предусмотренных для вступления в силу международных соглашений.

4. Несмотря на положения пункта 3 настоящей статьи, изменения в таблицу маршрутов (приложение к Соглашению) могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 16
Разрешение споров

1. Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением Соглашения и приложения к нему, в первую очередь должен разрешаться путем переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

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

3. Если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, спор должен быть передан на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, при этом каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному арбитру, затем эти два арбитра по взаимному согласию назначают третьего арбитра. Каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам о рассмотрении спора в арбитраже, а третий арбитр назначается в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок, другая Договаривающаяся Сторона может обратиться с просьбой к президенту Совета Международной организации гражданской авиации о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств. В случае если президент Совета Международной организации гражданской авиации является гражданином государства любой из Договаривающихся Сторон, с просьбой осуществить назначение следует обратиться к вице-президенту Совета Международной организации гражданской авиации или, если он также является гражданином государства любой из Договаривающихся Сторон, к члену Совета, не являющемуся гражданином государства ни одной из Договаривающихся Сторон. Третий арбитр, тем не менее, должен быть гражданином третьего государства. Он выполняет обязанности председателя арбитража и определяет место проведения арбитража.

4. Арбитраж должен самостоятельно определять процедуру своей работы.

5. Арбитраж должен выносить свое решение большинством голосов. Такое решение должно быть обязательным для обеих Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы, связанные с участием председателя

арбитража, и другие подобные расходы должны распределяться между Договаривающимися Сторонами поровну.

6. Если и до тех пор, пока любая из Договаривающихся Сторон или ее назначенное авиапредприятие не будет выполнять решение, принятое согласно пункту 5 настоящей статьи, другая Договаривающаяся Сторона может приостановить или аннулировать права или договоренности, предоставленные в соответствии с Соглашением.

Статья 17
Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона в любое время может письменно уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации.

Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления одной из Договаривающихся Сторон, если только уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока. Если Договаривающаяся Сторона не подтвердит получение уведомления, то оно должно считаться полученным через четырнадцать (14) дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 18
Соответствие многосторонним конвенциям

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

Статья 19
Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые последующие поправки к нему должны быть зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 20
Вступление в силу

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

2. С даты вступления в силу Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Греческой Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Греции о воздушном сообщении от 22 января 1973 года со всеми дополнениями, приложениями и поправками к нему.

Совершено в г._____ "__" _____200__ года в двух экземплярах, каждый на русском, греческом и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую юридическую силу.

В случае разногласий для целей толкования будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство Российской Федерации	За Правительство Греческой Республики



ПРИЛОЖЕНИЕ

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

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным (и) авиапредприятием (ями) Российской Федерации:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Москва и Санкт-Петербург (в отдельности или в комбинации), третий пункт в Российской Федерации по свободному выбору Российской Стороны *	**	Афины, Салоники, (пункты подлежат согласованию)	**

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным (и) авиапредприятием (ями) Греческой Республики:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Афины, Салоники (в отдельности или в комбинации), третий пункт в Греции по свободному выбору Греческой Стороны *	**	Москва, Санкт-Петербург (пункты подлежат согласованию)	**

---

* Любые дополнительные пункты отправления должны определяться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

** Должны определяться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Примечания:

a) посадки в промежуточных пунктах и пунктах за пределами могут выполняться назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон по своему усмотрению;

b) при выполнении одного рейса совмещение пунктов на территории государства другой Договаривающейся Стороны запрещено;

c) право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон;

d) только одно авиапредприятие каждой из Договаривающихся Сторон может быть назначено для выполнения регулярных полетов для каждой пары городов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящего приложения;

e) назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны имеют право выполнять до 7 еженедельных рейсов в прямом и обратном направлении на каждом маршруте. Количество полетов может быть изменено по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон;

f) назначенные авиапредприятия могут использовать любые типы дозвуковых пассажирских воздушных судов, емкость которых не превышает пятиста (500) мест, и любые грузовые воздушные суда в рамках официально опубликованных правил каждой Договаривающейся Стороны;

g) любые соглашения с авиапредприятиями третьих стран о коммерческом сотрудничестве, как например: "совместная эксплуатация", "блок-спейс" и "код-шеринг" - должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Аналогичные соглашения между авиапредприятиями Договаривающихся Сторон должны утверждаться авиационными властями Договаривающихся Сторон;

h) эксплуатация договорных линий с использованием воздушных судов, арендованных с экипажем, должна быть предметом специального утверждения авиационными властями каждой из Договаривающихся Сторон;

i) заявки на чартерные и дополнительные рейсы, а также рейсы вне расписания должны подаваться авиационным властям другой

Договаривающейся Стороны не позднее чем за семьдесят два (72) часа до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней;

j) выполнение инклюзив-тур чартеров, начинающихся на территории государства другой Договаривающейся Стороны, запрещено;

k) в отношении чартерных полетов неназначенных авиапредприятий по установленным маршрутам, эксплуатируемым назначенными авиапредприятиями, Договаривающиеся Стороны будут принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий таким образом, чтобы не нанести им ущерба на указанных маршрутах;

l) неназначенные авиапредприятия также могут выполнять чартерные полеты между пунктами на территориях государств Договаривающихся Сторон по маршрутам, не указанным в настоящем приложении.

На основании положений статьи 2 Соглашения назначенные и неназначенные авиапредприятия Российской Федерации могут выполнять пролеты над территорией Греческой Республики по маршрутам, определенным для выполнения международных полетов и используемым другими иностранными перевозчиками, без посадки или с посадкой для некоммерческих целей на территории Греческой Республики.

Любые полеты по транссибирским, трансполярным и трансазиатским маршрутам должны быть предметом специальной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

На основании положений статьи 2 Соглашения назначенные и неназначенные авиапредприятия Греческой Республики могут выполнять пролеты над территорией европейской части Российской Федерации по маршрутам, определенным для выполнения международных полетов и используемым другими иностранными перевозчиками, без посадки или с посадкой для некоммерческих целей на территории Российской Федерации, включая маршруты южнее линии Москва - Оренбург и далее по направлениям Ташкент и южнее Гималаев.

