

**СОГЛАШЕНИЕ
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ШРИ-ЛАНКА
О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

Правительство Российской Федерации и Правительство Демократической Социалистической Республики Шри-Ланка, именуемые в дальнейшем Сторонами,

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

желая заключить соглашение с целью развития воздушного сообщения между соответствующими территориями государств 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 Конвенции, и любую поправку к приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Демократической Социалистической Республики Шри-Ланка;

б) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

в отношении Демократической Социалистической Республики Шри-Ланка - Министр гражданской авиации Демократической Социалистической Республики Шри-Ланка или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром;

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

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

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

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 данной линии, умноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период времени;

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

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

к) "сборы" - сборы, взимаемые с авиапредприятий компетентными органами за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств, а также средств обеспечения безопасности.

Статья 2

Предоставление прав

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

2. Назначенные авиапредприятия государства каждой Стороны при осуществлении международного воздушного сообщения по договорным линиям пользуются следующими правами:

а) совершать пролет над территорией государства другой Стороны без посадки;

б) совершать остановки с некоммерческими целями на территории государства другой Стороны;

в) совершать посадки в пунктах на территории государства другой Стороны, 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 Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

Статья 3

Назначение и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий, уведомив об этом письменно по дипломатическим каналам другую Сторону.

2. По получении такого уведомления одна Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию государства другой Стороны разрешение на эксплуатацию договорных линий при соблюдении условий, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти государства одной Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым этими властями при эксплуатации международных воздушных линий в соответствии с Конвенцией.

4. Каждая Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в случае, если эта Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит государству Стороны, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписания утверждены авиационными властями государств Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 11 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении договорных линий.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, при наступлении одного из следующих случаев:

а) Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит государству Стороны, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Стороны, предоставляющей эти права;

в) назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законодательства, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями государства другой Стороны. Такие консультации проводятся в течение 60 дней с даты получения запроса.

Статья 5

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прилет на территорию и вылет с территории этого государства воздушных

судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяется к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Стороной.

2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие на территорию, пребывание на территории и отправление с нее пассажиров, экипажей, багажа, груза и почты, в частности, законодательство, регулирующее паспортный, таможенный, валютный и санитарный режимы, применяется к пассажирам, экипажам, грузу, багажу и почте, перевозимым воздушными судами назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Каждая Сторона по просьбе другой Стороны передает ей копии законов и правил, регулирующих вопросы, предусмотренные настоящей статьей.

Статья 6

Признание свидетельств и удостоверений

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

2. Каждая Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Стороной.

Статья 7

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 в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Стороной на территории своего государства в соответствии со статьей 15 Конвенции.

Статья 8 Прямой транзит

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

Статья 9 Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют этот же маршрут или его часть, с тем, чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам авиапредприятий государства этой другой Стороны.

3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам. Каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территорией государства Стороны, назначающей авиапредприятие, и территорией государства другой Стороны.

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

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

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

в) в транзитных перевозках.

Статья 10

Освобождение от таможенных пошлин и налогов

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

2. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами и налогами:

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

б) оборудование и запасные части, включая двигатели, ввезенные на территорию государства одной Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушных судов, эксплуатируемых на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, включая гидравлические жидкости, предназначенные для использования воздушными судами, эксплуатируемыми на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, даже если эти материалы используются на участке установленного маршрута в пределах территории государства другой Стороны, где они взяты на борт;

3. Бортовое оборудование, так же как и материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушных судов, эксплуатируемых на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с согласия таможенных органов государства другой 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 Стороны.

4. Бортовое оборудование, материалы, запасы и запасные части запрещено использовать для иных целей, чем прямо указано в данной статье.

5. Багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами по прибытии на территорию государства другой Стороны.

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

Статья 11 Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику договорной линии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута.

2. Тарифы, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны согласовываться по возможности по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями путем консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.

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

Статья 12 Перевод доходов

1. Каждая Сторона на основе взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от осуществления международных авиаперевозок. Никакие другие сборы, кроме обычно взимаемых банковских сборов, к таким переводам не применяются.

Такой перевод осуществляется в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на

день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Стороны, с территории которого осуществляется перевод.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Сторонами.

Статья 13

Представительства назначенного авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны имеют право в соответствии с законодательством государства другой Стороны, регулирующим въезд, пребывание и трудовые отношения, открыть на территории государства другой Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом, а также другими специалистами, необходимыми для эксплуатации договорных линий.

2. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны имеют право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Стороны, в соответствии с законодательством этого государства. Такая продажа и рекламная деятельность могут осуществляться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 14

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о

борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ с целью их обнаружения, подписанной в г. Монреале 1 марта 1991 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Сторонами и любых других многосторонних соглашений в области авиационной безопасности, участниками которых являются Российская Федерация и Демократическая Социалистическая Республика Шри-Ланка.

2. Стороны на основании соответствующей просьбы оказывают друг другу всю необходимую помощь 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. Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к государствам Сторон. Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, 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. Соответственно, каждая Сторона уведомляет другую Сторону о любых различиях между национальными правилами, практикой и стандартами в области авиационной безопасности, содержащимися в указанных приложениях. Каждая Сторона может в любое время запросить консультации для обсуждения таких различий, которые будут проводиться в соответствии с положениями статьи 16 настоящего Соглашения.

4. Каждая Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют прибытие на территорию, пребывание на территории и отправление с ее территории.

Каждая 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 Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Стороны о

принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент, 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, или угроза такого инцидента, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения указанного инцидента или его угрозы.

6. Каждая Сторона может предпринять меры, которые она сочтет необходимыми для удержания воздушного судна, которое приземлилось на территории ее государства и в отношении которого осуществлен захват или другие незаконные акты, если только его вылет не будет вызван необходимостью обеспечения защиты человеческих жизней. Такие действия по возможности будут применяться на основе взаимных консультаций.

7. Если одна Сторона нарушает положения авиационной безопасности, установленные настоящей статьей, авиационные власти государства другой Стороны могут запросить проведение немедленных консультаций с авиационными властями государства этой Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса об их проведении.

Статья 15

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения одной из Сторон с просьбой об их проведении.

2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией, эта другая Сторона уведомляется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения стандартов Международной организации гражданской авиации. После

этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени. Каждая Сторона оставляет за собой право приостановить или отменить разрешение на эксплуатацию, выданное назначенному авиапредприятию государства другой Стороны в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения, в случае, если не были предприняты необходимые действия в течение согласованного срока.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия государства одной Стороны для полетов на территорию или с территории государства другой Стороны, при нахождении на территории государства другой Стороны может быть подвергнуто внешнему и внутреннему досмотру (далее - рамповая проверка) уполномоченными представителями другой Стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время.

4. Если по результатам одной или серии рамповых проверок будут выявлены существенные факты несоответствия воздушного судна или его эксплуатации стандартам Международной организации гражданской авиации или факты необеспечения эффективного контроля за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, Сторона, проводящая проверку в соответствии со статьей 33 Конвенции, дает заключение о недействительности документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также о несоответствии оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией.

5. Если представители авиапредприятия государства одной Стороны препятствуют допуску к воздушному судну для проведения рамповой проверки в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, другая Сторона имеет право рассматривать такой факт как существенное основание полагать о наличии нарушений, указанных в пункте 4 настоящей статьи, и сделать соответствующее заключение о недействительности документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также о несоответствии оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией.

6. Если в результате одной или серии рамповых проверок или в случае препятствия допуску к воздушному судну, или в ходе консультаций возникнет необходимость принятия безотлагательных действий для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения, выданного авиапредприятию государства другой Стороны.

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

8. Применительно к пункту 2 настоящей статьи в том случае, если установлено, что одна из Сторон продолжает не соблюдать стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть уведомлен Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации также уведомляется о последующем устранении выявленных несоответствий стандартам Международной организации гражданской авиации.

Статья 16 Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению и применению настоящего Соглашения, за исключением вопросов, относящихся к статьям 14 и 15 настоящего Соглашения, между авиационными властями государств Сторон периодически проводятся консультации. Такие консультации начинаются в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об ином.

Статья 17 Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Стороны по их запросу информацию и статистические данные, касающиеся перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на территорию и с территории государства другой Стороны.

Статья 18 Разрешение споров

1. В случае возникновения спора между Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Сторон.

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

3. В случае если урегулирование не может быть достигнуто способами, указанными в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, спор по запросу любой Стороны будет передан на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Сторон, а третий - третейский судья назначается двумя назначенными Сторонами арбитрами.

В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Сторона назначает арбитра в течение 60 дней с даты получения одной Стороной запроса о рассмотрении спора в арбитраже, а третий арбитр назначается в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Сторон не удастся назначить арбитра в установленный срок или если назначенными арбитрами третий арбитр не будет назначен в установленный срок, любая из Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой произвести необходимые назначения. Однако третий арбитр должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Сторон. Третий арбитр является Председателем арбитража.

4. В случае если президент Совета Международной организации гражданской авиации является гражданином государства одной из Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную функцию, то необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации.

В случае если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином государства одной из Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную функцию, то назначение должно быть произведено старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является представителем государств Сторон.

5. По согласованию со Сторонами арбитраж определяет процедуру своей работы и место проведения.

6. Арбитраж должен выносить свое решение большинством голосов.

Такое решение должно быть обязательным для обеих Сторон. Расходы по участию арбитров, назначенных Сторонами, и по разбирательству в арбитраже несут Стороны, назначившие арбитров. Расходы по участию третейского судьи и другие общие расходы распределяются между Сторонами поровну. Любые расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, включаются в общие расходы на проведение арбитража.

7. В случае если одна Сторона не соблюдает в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи решение арбитражного суда, другая Сторона оставляет за собой право ограничить, приостановить пользование правами либо аннулировать права и разрешения, ранее предоставленные первой Стороне в соответствии с настоящим Соглашением.

Статья 19 Изменение Соглашения

1. Если одна из Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение и приложение к нему, она может предложить проведение консультаций между авиационными властями государств Сторон. Такие консультации начинаются в течение 60 дней с даты получения запроса, если авиационные власти государств Сторон не договорятся об ином сроке. Изменения, внесенные в настоящее Соглашение, вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.

2. Изменения в приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Сторон.

Статья 20 Регистрация Соглашения

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

Статья 21 Прекращение действия Соглашения

Каждая Сторона может в любое время уведомить другую Сторону о

своим решением прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Стороной, если только уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока.

При отсутствии подтверждения о получении такого уведомления другой Стороной оно должно считаться полученным через 14 дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 22 Вступление в силу

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

С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Демократической Социалистической Республикой Шри-Ланка Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Цейлона о воздушном сообщении, подписанное 22 февраля 1964 г.

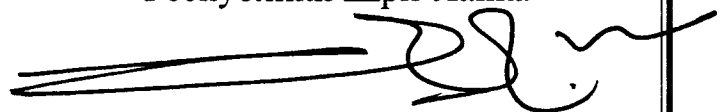
В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в г. Москва "26" марта 2012 г. в двух экземплярах, каждый на русском, сингальском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

За Правительство
Российской Федерации

За Правительство
Демократической Социалистической
Республики Шри-Ланка



Приложение
к Соглашению между
Правительством Российской Федерации
и Правительством Демократической
Социалистической Республики Шри-Ланка
о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

1. Назначенные авиапредприятия Российской Федерации имеют право выполнять международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Шри-Ланке	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	Любые пункты	Коломбо, другие пункты*)	Любые пункты

2. Назначенные авиапредприятия Демократической Социалистической Республики Шри-Ланка имеют право выполнять международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Шри-Ланке	Пункты за пределами
Пункты в Шри-Ланке	Любые пункты	Москва, другие пункты*)	Любые пункты

*) Другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Сторон.

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территории государств Сторон являются предметом договоренности между авиационными властями государств Сторон. Указанные пункты по усмотрению назначенных авиапредприятий могут опускаться.

2. Право назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами на территориях

третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом договоренности между авиационными властями государств Сторон.

3. Любые полеты с использованием системы транссибирских, трансполярных и трансазиатских маршрутов в воздушном пространстве Российской Федерации являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

4. Для выполнения чартерных и дополнительных рейсов, а также рейсов вне расписания полетов, назначенные и другие авиапредприятия государства одной Стороны должны направить предварительный запрос авиационным властям государства другой Стороны. Запрос представляется не позднее 120 часов до начала выполнения рейса, кроме выходных и праздничных дней.

5. Выполнение чартерных рейсов должно производиться в соответствии с законодательством, действующим на территории государств Сторон.

6. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения, включая соглашения о совместном использовании кодов с авиапредприятиями своего государства и авиапредприятиями государства другой Стороны. Такие соглашения должны быть одобрены авиационными властями государств Сторон. Предоставление авиапредприятиями сведений о коммерческих условиях таких соглашений не требуется.

Подобные соглашения с назначенными авиапредприятиями третьих стран должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

Назначенные авиапредприятия государств Сторон могут заключать указанные соглашения только в случае соблюдения следующих условий:

а) все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях имеют полномочия выполнять полеты по соответствующему установленному маршруту или его части;

б) в отношении любого проданного билета авиапредприятие уведомляет покупателя в пункте продажи о том, какое авиапредприятие фактически выполняет авиаперевозку на каждом участке маршрута и с каким авиапредприятием покупатель вступает в договорные отношения.

Емкости, предоставляемые назначенным авиапредприятием, выступающим при перевозках на условиях соглашения о совместном использовании кодов в качестве маркетингового партнера, не засчитываются.
