ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 25 сентября 2017 г. № 2040-р

МОСКВА

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении

В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" одобрить представленный Минтрансом России согласованный с МИДом России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Лаосской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении (прилагается).

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

Председатель Правительства
Российской Федерации Д.Медведев

3482065

Проект

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Российской Федерации и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Лаосской Народно-Демократической Республики, именуемые в дальнейшем Сторонами,

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

стремясь внести свой вклад в развитие международной гражданской авиации,

желая заключить соглашение с целью развития воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Понятия, используемые в настоящем Соглашении, означают следующее:

а) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации;

в отношении Лаосской Народно-Демократической Республики - Министерство общественных работ и транспорта Лаосской Народно-Демократической Республики;

в обоих случаях - любой другой орган или лицо, которые уполномочены осуществлять функции, выполняемые авиационными властями;

б) "Соглашение" - настоящее Соглашение, приложения и любые поправки к нему;

в) "емкость":

в отношении воздушного судна - доступная загрузка воздушного судна на определенном маршруте или части маршрута;

в отношении договорной линии - количество частот полетов, выполняемых воздушным судном за определенный период времени на определенном маршруте или части маршрута;

г) "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, принятую в соответствии со статьями 90 или 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Сторон;

д) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено выполнять регулярные международные полеты по договорным линиям в соответствии со статьей 3 Соглашения;

е) "тарифы" - цены, взимаемые авиапредприятием за перевозку пассажиров, багажа, грузов, за агентские и другие дополнительные услуги, а также условия, при которых эти цены применяются, за исключением оплаты перевозки почты и условий в отношении ее перевозки;

ж) "территория" применительно к государству имеет значение, указанное в статье 2 Конвенции;

з) "сборы" - сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление аэропортового имущества или средств, или аэронавигационных средств, или средств авиационной безопасности, или услуги, включая услуги и средства, предоставленные воздушным судам, их экипажам, пассажирам и грузам;

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

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, предусмотренным приложением к Соглашению (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

2. Назначенным авиапредприятиям государства каждой из Сторон при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии на установленном маршруте предоставляются следующие права:

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

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

в) совершать на территории государства другой Стороны посадки в пунктах, указанных для этого маршрута в приложении к Соглашению, с целью посадки или высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования раздельно или комбинированно.

3. Авиапредприятия государства каждой Стороны, не назначенные в соответствии с положениями статьи 3 Соглашения, также пользуются правами, установленными в подпунктах "а" и "б" пункта 2 настоящей статьи.

4. Ничто в пунктах 1 и 2 настоящей статьи не должно рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны на территории государства другой Стороны брать на борт пассажиров, багаж, груз и почту для их перевозки в другой пункт на территории государства этой другой Стороны за вознаграждение или по найму.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий, а также отменить или изменить такое назначение, уведомив об этом письменно другую Сторону по дипломатическим каналам.

2. При получении уведомления о назначении авиапредприятий каждая Сторона предоставляет соответствующее разрешение назначенному авиапредприятию на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) с минимальной процедурной задержкой при условии, что:

а) назначенное авиапредприятие образовано на территории государства Стороны, назначившей его, и преимущественное владение

этим назначенным авиапредприятием принадлежит государству этой Стороны или гражданам ее государства;

б) действительный нормативный контроль назначенного авиапредприятия осуществляется и поддерживается Стороной, назначающей авиакомпанию.

3. Авиационные власти одной Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми при эксплуатации договорных линий авиационными властями первой Стороны в соответствии с Конвенцией.

4. После получения разрешения на эксплуатацию назначенное авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий, на которые оно назначено, в любое время в соответствии с положениями Соглашения при условии, что авиапредприятие соответствует применимым положениям Соглашения.

Статья 4

Приостановление, аннулирование и ограничение действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право приостановить действие разрешения на эксплуатацию, выданного назначенному авиапредприятию государства другой Стороны в соответствии со статьей 3 Соглашения, а также аннулировать такое разрешение или наложить ограничительные условия его действия временно или постоянно в случае, если:

а) имеются основания сомневаться в том, что это назначенное авиапредприятие образовано на территории государства Стороны, назначившей его, или преимущественное владение этим назначенным авиапредприятием принадлежит Стороне, назначившей его, либо его гражданам;

б) действительный нормативный контроль назначенного авиапредприятия не осуществляется и не поддерживается Стороной, назначившей авиапредприятие;

в) назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Стороны, предоставляющей разрешение на эксплуатацию;

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

2. Если немедленное приостановление, отзыв, отстранение или наложение ограничительных условий на действие разрешения на эксплуатацию не являются необходимыми для предупреждения дальнейшего нарушения законов и правил государства Стороны или положений Соглашения, права, указанные в пункте 1 настоящей статьи, используются каждой Стороной только после консультаций с другой Стороной. Консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения одной из Сторон с просьбой об их проведении, если Стороны не договорятся об ином.

Статья 5

Применение законов и правил

1. Действующие законы и правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные перевозки или полеты через территорию этого государства, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Стороны.

2. Законы и правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почты, в частности правила, регулирующие иммиграционный, паспортный, таможенный, полицейский, валютный и санитарный режимы, применяются к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте, перевозимым на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их прибытия, пребывания и отправления с территории этой одной Стороны.

3. Ни одна из Сторон не должна отдавать предпочтение своему или какому-либо другому авиапредприятию по сравнению с назначенным авиапредприятием государства другой Стороны, занятым в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.

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

Статья 6

Признание сертификатов, удостоверений и свидетельств

1. Сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования, установленные для выдачи или признания этих сертификатов, удостоверений или свидетельств, по крайней мере соответствуют минимальным стандартам, установленным Конвенцией (далее - минимальные стандарты).

2. Если свидетельства, удостоверения или сертификаты, выданные авиационными властями одной Стороны какому-либо лицу или назначенной авиакомпании, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают отличие от минимальных стандартов, другая Сторона может запросить проведение консультаций между авиационными властями в соответствии со статьей 17 Соглашения с целью уточнения практического применения.

3. Каждая Сторона оставляет за собой право отказать в признании сертификатов компетентности и свидетельств, выданных ее гражданину другой Стороной, для полетов над территорией своего Государства.

Статья 7

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время сделать запрос о проведении консультаций, касающихся установленных другой Стороной стандартов безопасности полетов, относящихся к аэронавигационным средствам и услугам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения такого запроса.

2. Если после проведения консультаций, указанных в пункте 1 настоящей статьи, одна Сторона обнаружит, что другая Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает стандарты безопасности полетов, указанные в этом пункте, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, другая Сторона должна быть проинформирована о выводах и мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия минимальным стандартам, и эта другая Сторона

принимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного между Сторонами периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Стороны стать объектом досмотра уполномоченными представителями этой другой Стороны при условии, что такой досмотр не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна (далее - рамповая проверка).

В соответствии со статьей 33 Конвенции целью рамповой проверки является установление соответствия документации воздушного судна, свидетельств членов экипажа, авиационного оборудования и состояния воздушного судна минимальным стандартам, действующим в это время.

Если результат рамповой проверки или серии рамповых проверок вызывает серьезную озабоченность по поводу того, что воздушное судно или эксплуатация воздушного судна не соответствует минимальным стандартам, действующим в это время, или в связи с отсутствием эффективного технического обслуживания и неприменением норм безопасности, установленных в соответствии с Конвенцией, Сторона, проводящая такую проверку, имеет право в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать заключение о несоответствии стандартов, на основании которых были выданы или признаны действительными сертификаты и свидетельства, касающиеся воздушного судна или его экипажа и требований по эксплуатации воздушного судна, минимальным стандартам.

В случае если представитель назначенного авиапредприятия государства одной Стороны отказывает уполномоченным представителям другой Стороны в проведении рамповой проверки воздушного судна, эксплуатируемого этим авиапредприятием, эта другая Сторона может применять меры, предусмотренные пунктом 4 настоящей статьи.

4. В случае если для обеспечения безопасности полетов необходимо предпринять безотлагательные действия, каждая Сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного авиапредприятию или авиапредприятиям государства другой Стороны.

5. Указанные в пункте 4 настоящей статьи действия, предпринятые одной из Сторон, прекращаются, как только перестает существовать основание для их принятия.

Статья 8

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть 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, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, от 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также любых других конвенций и соглашений в области авиационной безопасности, участниками которых являются государства Сторон.

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. Взаимоотношения Сторон основываются на положениях по авиационной безопасности, установленных Международной организацией гражданской авиации и являющихся приложениями к Конвенции. Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированные в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своих государств, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. Каждая Сторона должна уведомлять другую Сторону о любых существующих различиях между ее национальными

правилами и практикой и положениями по авиационной безопасности, установленными Конвенцией. Любая из Сторон может в любое время предложить другой Стороне провести консультации в целях обсуждения любых этих различий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения данного предложения.

4. Каждая Сторона соглашается с тем, что может потребовать в момент прибытия на территорию ее государства, отправления с этой территории, а также во время нахождения на этой территории от любого авиапредприятия государства другой Стороны соблюдения положений и требований по авиационной безопасности, указанных в пункте 3 настоящей статьи. Каждая Сторона обеспечивает применение адекватных 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. Такие меры должны согласовываться Сторонами в каждом конкретном случае.

5. В случае если имеют место инцидент, связанный с незаконным захватом гражданских воздушных судов, или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов либо аэронавигационных средств, или угроза такого инцидента, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других необходимых мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Каждая Сторона имеет право в течение 60 дней после соответствующего уведомления авиационных властей другой Стороны провести на территории государства этой другой Стороны оценку мер безопасности, принимаемых или планируемых к применению в отношении воздушных судов авиапредприятий, прибывающих или отправляющихся с территории первой Стороны. Проведение такой оценки должно быть согласовано авиационными властями двух Сторон с тем, чтобы убедиться, что оценка будет проведена в кратчайшие сроки, без необоснованной задержки. Для осуществления указанной оценки необходимо наличие отдельной договоренности.

7. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона не выполняет положений настоящей статьи, она может направить запрос о проведении консультаций. Такие консультации

должны начаться в течение 15 дней с даты получения запроса об их проведении. Недостижение приемлемых договоренностей в течение 15 дней после начала консультаций является основанием для приостановления, аннулирования или наложения ограничительных условий на действие разрешения на эксплуатацию авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Стороной. В случае крайней необходимости или чтобы не допустить дальнейшее несоблюдение положений настоящей статьи, любая Сторона может до истечения указанного 15-дневного срока принять меры, указанные в настоящем пункте.

Статья 9

Сборы

1. Сборы и другие платежи за пользование аэропортами, включая их 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 на территории соответствующего государства.

2. В соответствии со статьей 15 Конвенции любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Стороной за пользование аэропортами и аэронавигационными средствами на территории ее государства воздушными судами авиапредприятий государства другой Стороны, не превышают:

а) в отношении не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях воздушных судов авиапредприятий государства одной Стороны - сборов, которые взимались бы с воздушных судов авиапредприятий государства другой Стороны того же класса, занятых в аналогичных сообщениях;

б) в отношении занятых в регулярных международных воздушных сообщениях воздушных судов авиапредприятий государства одной Стороны - сборов, которые взимались бы с воздушных судов авиапредприятий государства другой Стороны, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Статья 10

Освобождение от таможенных пошлин

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, налогами и иными подобными платежами и сборами, за исключением сборов, указанных в пункте 5 настоящей статьи, при условии, что такое имущество, такие запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Освобождения, предоставляемые в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, применяются также:

а) к бортовым запасам, взятым на борт на территории государства одной Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными органами Сторон, и предназначенным для использования на борту воздушного судна, эксплуатирующегося на установленном маршруте на территории другой Стороны;

б) к запасным частям воздушных судов, в том числе к запасным частям двигателей воздушных судов, ввезенным на территорию государства одной Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатирующегося на установленном маршруте назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;

в) к запасам топлива и смазочных материалов для воздушного судна, выполняющего полеты на установленном маршруте, назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, даже если топливо и смазочные материалы используются на участке маршрута, выполняемого через территорию государства Стороны, на которой они были взяты на борт.

3. Бортовое оборудование, материалы, запасы и запасные части воздушных судов, в том числе двигатели воздушных судов, принятые на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия, выполняющего полеты на договорных линиях одной Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с согласия таможенных органов государства этой другой Стороны. В этом случае такие предметы

должны быть помещены под таможенный контроль таможенных органов до тех пор, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой другой Стороны.

4. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от уплаты таможенных пошлин и налогов.

5. Сборы за обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с законодательством государства каждой Стороны.

Статья 11

Емкость

1. Каждая Сторона должна разрешить каждому назначенному авиапредприятию своего государства определить емкость воздушного судна и емкость договорной линии для осуществления полетов на международных воздушных линиях.

2. Ни одна из Сторон не должна в одностороннем порядке ограничивать частоту или регулярность перевозок, или типы воздушных судов, или вид воздушных перевозок назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны, за исключением случая, если такое ограничение вызвано таможенными, техническими, операционными, экологическими причинами.

Статья 12

Тарифы

1. Тарифы, взимаемые за выполнение воздушных перевозок, действующие в рамках Соглашения, могут устанавливаться назначенными авиапредприятиями самостоятельно.

2. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны по запросу авиационных властей другой Стороны предоставляют тарифы на договорные линии для их рассмотрения.

3. Авиационные власти Сторон могут направить запросы о проведении консультаций для обсуждения таких вопросов, как несправедливые, необоснованные, дискриминационные, искусственно завышенные или заниженные тарифы.

Статья 13

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Стороны должны информировать друг друга о законодательстве своего государства, регулирующем конкуренцию, и практике его применения или изменениях в нем и о любых конкретных целях, которые могут повлиять на перевозки в соответствии с Соглашением.

2. Стороны должны уведомлять друг друга каждый раз, когда они полагают, что может возникнуть несоответствие между применением законодательства государства, регулирующего конкуренцию, и существующей практикой и вопросами, связанными с применением Соглашения.

3. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон должны предоставляться справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

Статья 14

Перевод доходов

1. Каждая Сторона на основании взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями при осуществлении международных авиаперевозок.

2. Такой перевод осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Стороны, с территории которой осуществляется перевод.

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

Статья 15

Представительства назначенных авиапредприятий

1. 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 законами и правилами этого

государства. Такие продажи могут выполняться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий или через уполномоченных агентов по продаже, имеющих разрешение на предоставление таких услуг.

2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия государства одной Стороны на основе взаимности имеют право открывать и содержать на территории другой Стороны свои офисы и представительства с административным, обслуживающим и техническим персоналом, необходимым для эксплуатации договорных линий, в соответствии с законами и правилами государства другой Стороны.

3. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут по своему усмотрению иметь в своем представительстве на территории государства другой Стороны собственный персонал или использовать услуги любой другой организации, действующей на территории государства этой другой Стороны и имеющей разрешение на предоставление таких услуг.

4. Представительство назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществляет деятельность в соответствии с действующими законами и правилами государства другой Стороны, на территории которого находится это представительство, и в соответствии с этими законами и правилами:

а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, упомянутому в пункте 3 настоящей статьи;

б) обе Стороны должны упрощать и облегчать условия выдачи разрешений на работу персоналу, упомянутому в пункте 3 настоящей статьи, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего 90 дней.

Статья 16

Статистические данные

Авиационные власти государства одной из Сторон предоставляют авиационным властям государства другой Стороны по их запросу информацию о выполняющихся назначенными авиапредприятиями перевозках на договорных линиях на территорию или с территории государства другой Стороны.

Статья 17

Консультации

1. Авиационные власти государств Сторон должны в любое время проводить консультации для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к применению, толкованию Соглашения и внесению изменений в Соглашение.

2. Такие консультации могут быть проведены путем прямых переговоров или переписки и должны начаться в течение 60 дней с даты получения письменного запроса об их проведении, если только Стороны не договорятся об ином.

Статья 18

Разрешение споров

1. При возникновении любого спора между Сторонами в связи с толкованием или применением Соглашения Стороны стремятся разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Сторон.

2. В случае если авиационные власти Сторон не придут к согласию с помощью переговоров, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.

3. В случае если Стороны не придут к согласию в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, любая из Сторон в соответствии с законодательством своего государства передает спор в арбитражный суд (далее - арбитраж), состоящий из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Сторон, а третий - третейский судья - назначается двумя уже назначенными арбитрами.

4. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Сторона должна назначить арбитра в течение 60 дней с даты получения извещения о направлении спора на рассмотрение в арбитраж, а третейский судья назначается в течение 60 дней после назначения последнего из двух арбитров.

В случае если какой-либо из Сторон в установленный срок не удастся назначить арбитра или если третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра для Стороны, не назначившей своего арбитра, или третейского судьи в зависимости от обстоятельств. Однако третейский

судья должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Сторон.

5. В случае если президент Совета Международной организации гражданской авиации является гражданином государства одной из Сторон, он не допускается к назначению третейского судьи. Третейский судья должен быть назначен вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

Если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином одной из Сторон, назначение должно быть произведено старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

6. Процедуры и место проведения арбитража определяются арбитражем.

7. Решения арбитража являются обязательными для Сторон.

8. Каждая Сторона сама несет расходы по участию своих арбитра и представителей в арбитражной процедуре. Расходы на третейского судью и другие расходы на проведение арбитража распределяются поровну между Сторонами. Любые расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра для Стороны, не назначившей своего арбитра в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны рассматриваться как часть расходов на проведение арбитража.

Статья 19

Изменение Соглашения

1. Если любая из Сторон сочтет целесообразным внести изменения в Соглашение, она может сделать запрос о проведении консультаций между авиационными властями государств Сторон. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об увеличении срока.

2. Внесение изменений в Соглашение оформляется в виде протокола, который вступает в силу с даты получения последнего письменного

уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Изменения в приложение к Соглашению могут быть внесены по договоренности между авиационными властями государств Сторон.

Статья 20

Соответствие многосторонним соглашениям

Если обе Стороны станут участниками многостороннего соглашения, в котором рассматриваются вопросы, охватываемые Соглашением, они в соответствии со статьей 19 Соглашения проводят консультации с целью определения необходимости пересмотра Соглашения с учетом этого многостороннего соглашения.

Статья 21

Прекращение действия Соглашения

1. Каждая Сторона может в любое время уведомить в письменном виде по дипломатическим каналам другую Сторону о своем решении прекратить действие Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации.

2. В этом случае Соглашение прекращает действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Стороной, если только такое уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию Сторон до истечения этого периода.

3. В случае отсутствия подтверждения получения другой Стороной уведомления о прекращении действия Соглашения, уведомление считается полученным через 14 дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 22

Регистрация Соглашения

Соглашение и все поправки к нему после подписания подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации Стороной, на территории которой оно было подписано, если иное не согласовано Сторонами.

Статья 23

Вступление в силу

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 Лаосской Народно-Демократической Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении от 22 ноября 1979 г.

Подписано в г. " " г. в трех экземплярах, каждый на русском, лаосском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения разногласий для целей толкования Соглашения используется текст на английском языке.

За Правительство Российской Федерации	За Правительство Лаосской Народно-Демократической Республики

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и Правительством
Лаосской Народно-Демократической
Республики о воздушном сообщении

Таблица маршрутов

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

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	Пункты в третьих странах*	Вьентьян и другие пункты*	Пункты в третьих странах*

2. Назначенные авиапредприятия Лаосской Народно-Демократической Республики имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Лаосской Народно-Демократической Республике	Пункты в третьих странах*	Москва и другие пункты*	Пункты в третьих странах*

---

* Являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

Примечания: 1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон могут быть опущены по усмотрению назначенных авиапредприятий государств Сторон.

2. Право назначенных авиапредприятий государства одной Стороны на перевозку пассажиров, грузов и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами на территориях третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
3. Чартерные и дополнительные полеты могут выполняться на основании предварительных заявок от авиапредприятий, представленных на рассмотрение авиационным властям государства Стороны не менее чем за 5 рабочих дней до предполагаемой даты вылета.
4. Назначенные авиапредприятия при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие и (или) маркетинговые соглашения о сотрудничестве, включая соглашения типа "блок спейс" или "код-шеринг", с любыми другими авиапредприятиями, включая авиапредприятия третьих стран, при условии, что:

а) оперирующее авиапредприятие в таких соглашениях имеет соответствующие коммерческие права полетов;

б) оперирующее и маркетинговое авиапредприятия имеют соответствующие права в отношении маршрута авиаперевозки;

в) продажа услуг по авиаперевозке пассажиров между пунктом на территории государства другой Стороны и пунктом в третьей стране или между пунктами на территории другой страны осуществляется только авиапредприятием, которое имеет такие коммерческие права;

г) покупатель любого проданного билета должен быть проинформирован в пункте продажи о том, какое авиапредприятие фактически выполняет перевозку на каждом участке маршрута;

д) деятельность авиапредприятий в рамках коммерческих соглашений должна осуществляться в соответствии с действующим законодательством государства каждой Стороны, в том числе с законодательством, регулирующим конкуренцию;

е) соглашения типа "код-шеринг" должны быть одобрены авиационными властями государств Сторон.

5. Выполнение любых полетов с использованием системы транссибирских, трансполярных и трансазиатских маршрутов в воздушном пространстве Российской Федерации, указанных в Глобальном аэронавигационном плане, опубликованном Международной организацией гражданской авиации в документе Doc 9750-AN/963, является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.