

СОГЛАШЕНИЕ
между Правительством Российской Федерации
и Правительством Турецкой Республики
о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Турецкой Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, являясь 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 территориями своих государств и за их пределы, обеспечить наивысшую степень безопасности полетов и авиационной безопасности при международном воздушном сообщении, а также развивать сотрудничество в области международных авиаперевозок, согласились о нижеследующем:

Статья 1
Определения

Используемые в настоящем Соглашении понятия, если иное не вытекает из контекста, 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 Конвенции или приложениям, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки действуют для Российской Федерации и Турецкой Республики;

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 Турецкой Республики - Министерство транспорта и коммуникаций Турецкой Республики или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

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

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

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

з) "таблица" - таблица маршрутов для выполнения воздушных перевозок, предусмотренная Приложением к настоящему Соглашению, и любые изменения, внесенные в нее и согласованные в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения;

и) "емкость":

в отношении воздушного судна - коммерческая загрузка воздушного судна при эксплуатации договорных линий по установленному маршруту или его части;

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;

к) "запасные части" - предметы, предназначенные для ремонта или замены на воздушном судне, включая двигатели;

л) "бортовое оборудование" - предметы, не относящиеся к бортовым запасам и запасным частям, предназначенные для использования на борту воздушного судна в полете, включая предметы медицинского обслуживания и спасания;

м) "аэропортовые сборы и сборы за обслуживание" - сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств.

н) "соглашение" - настоящее Соглашение, приложение к Соглашению и любые поправки к ним;

о) «договорные линии» - международные воздушные линии, эксплуатируемые по установленным маршрутам в соответствии с положениями настоящего Соглашения;

п) «приложение» - приложение к настоящему Соглашению, а также поправки к нему, внесенные в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения. Приложение является неотъемлемой частью настоящего Соглашения, и все ссылки на Соглашение включают приложение к настоящему Соглашению, если не оговорено иное.

Статья 2 Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам в соответствии с приложением к настоящему Соглашению, являющемуся его неотъемлемой частью.

2. Назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны:

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

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

в) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны посадки в пунктах, указанных в приложении к настоящему Соглашению, являющемуся неотъемлемой частью настоящего Соглашения, с целью посадки или высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования в соответствии с условиями, указанными в приложении к настоящему Соглашению, на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны.

3. Ничто в пункте 2 настоящей статьи не рассматривается, как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение, безвозмездно или на условиях аренды.

Статья 3 Назначение и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно и более авиапредприятие с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию при соблюдении условий, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся

Стороны, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым этими властями при эксплуатации международных воздушных линий в соответствии с Конвенцией.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда эта Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что:

а) преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит государству Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) назначенное авиапредприятие не соблюдает требования по авиационной безопасности и безопасности полетов в соответствии со статьями 7 и 8 настоящего Соглашения.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что емкости утверждены авиационными властями государств Договаривающихся 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 Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

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

б) в случае, если назначенные авиапредприятия не выполняют законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

в) в случае, если 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 являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законодательств, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации проводятся начинаются в течение 30 дней с даты получения запроса.

Статья 5

Применение национальных законов и правил

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет на территорию, временное пребывание на ней 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 Договаривающейся Стороной.

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

3. Договаривающаяся Сторона по запросу другой Договаривающейся Стороны передает копии законов и правил, предусмотренных настоящей статьей.

Статья 6

Признание удостоверений и свидетельств

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

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

Статья 7 Безопасность полетов

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

2. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, эта другая Договаривающаяся Сторона уведомляется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения минимальных стандартов Международной организации гражданской авиации. После этого другая Договаривающаяся Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право приостановить или отменить разрешение на эксплуатацию, выданное назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения, в случае, если не были предприняты соответствующие действия в течение согласованного срока.

3. Несмотря на обязательства, установленные статьей 16 Конвенции, Договаривающиеся Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны для полетов на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, при нахождении на территории государства другой Договаривающейся Стороны может быть подвергнуто внешнему и внутреннему досмотру (далее в настоящей статье – рамповая проверка) уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Это будет проверка, проводимая

уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны, на борту воздушного судна и вокруг него. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, действующим в это время, установленным в соответствии с Конвенцией.

4. Если по результатам одной или серии рамповых проверок будут выявлены существенные факты несоответствия воздушного судна или его эксплуатации стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время, или факты необеспечения эффективного контроля за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время, Договаривающаяся Сторона, проводящая проверку в соответствии со статьей 33 Конвенции, может дать 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 Договаривающейся Стороны препятствуют допуску к воздушному судну для проведения рамповой проверки в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, другая Договаривающаяся 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 Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения, выданного авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны.

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

Статья 8 Авиационная безопасность

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

2. Договаривающиеся Стороны на основании соответствующей просьбы оказывают всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны в отношениях между собой действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к государствам Договаривающихся Сторон. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы 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 Договаривающаяся Сторона уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о любых различиях

между национальными правилами, практикой и стандартами в области авиационной безопасности, содержащимися в указанных приложениях. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации для обсуждения таких различий, которые будут проводиться в соответствии с положениями пункта 2 статьи 18 настоящего Соглашения.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют въезд на территорию, выезд с территории и нахождение в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой авиационной безопасности.

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, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения указанного инцидента или его угрозы в объеме, допускаемом конкретными обстоятельствами.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона может предпринять меры, которые она сочтет необходимыми для удержания воздушного судна, которое приземлилось на территории её 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 Договаривающаяся Сторона нарушает положения авиационной безопасности, установленные настоящей статьей, авиационные власти государства другой Договаривающейся Стороны могут запросить проведение немедленных консультаций с авиационными властями государства этой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса об их проведении.

Статья 9

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 Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии со статьей 15 Конвенции.

Статья 10

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределы.

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

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся 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 Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие, и территорией государства другой Договаривающейся Стороны.

4. При осуществлении назначенными авиапредприятиями перевозок пассажиров и груза, включая почту, которые приняты (погружены) на борт или высажены (выгружены) в пунктах на установленных маршрутах на территориях третьих стран, предоставляемая ими емкость должна соответствовать общим принципам, согласно которым эта емкость будет зависеть от потребностей:

а) в перевозках на территорию и с территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;

б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом других транспортных линий, используемых авиапредприятиями государств, расположенных в этом районе;

в) в транзитных перевозках.

5. Для обеспечения назначенным авиапредприятиям равных и справедливых возможностей частота полетов и емкость, а также расписание полетов подлежат одобрению авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Частоты полетов и емкости периодически могут пересматриваться авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

6. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны при необходимости пытаться достигать удовлетворительных договоренностей в отношении расписаний полетов, емкостей и частот.

Статья 11 Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий 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. Эти тарифы устанавливаются в соответствии с положениями настоящей статьи.

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. В случае если назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон не смогут согласовать любой из тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон стремятся к установлению тарифов по договоренности между собой.

4. Тарифы утверждаются авиационными властями государств обеих Договаривающихся Сторон, где это применимо.

5. Тарифы, установленные в соответствии с настоящей статьей, утверждаются авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 12 Прямой транзит

В соответствии с законами и правилами государства каждой из Договаривающихся Сторон пассажиры, багаж и груз, следующие прямым

транзитом через территорию государства другой Договаривающейся 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 13

Освобождение от таможенных пошлин, налогов

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются при ввозе на территорию государства другой Договаривающейся 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, за исключением сборов за предоставленные услуги:

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

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

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

г) необходимые документы и бланки, используемые назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны и содержащие их символику, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территорию

государства другой Договаривающейся Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.

3. Материалы, запасы и запасные части, так же как и документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для целей иных, чем прямо указано в этом пункте. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов до тех пор, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

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

5. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами и налогами.

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

Статья 14

Представительства назначенного авиапредприятия

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

2. Назначенным авиапредприятиям государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право осуществлять продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством этого государства. Такая продажа может осуществляться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий либо через агентов по

продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 15 Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от осуществления международных авиаперевозок. 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 законами и правилами государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществлялся перевод.

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

Статья 16 Предоставление статистических данных

Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны предоставлять друг другу по запросу статистические данные и иную информацию, касающиеся определения количества перевозок назначенных авиапредприятий по договорным линиям на территорию и с территории государства другой Договаривающейся Стороны, которые обычно готовятся и предоставляются назначенными авиапредприятиями своим авиационным властям. Такая информация должна содержать сведения об объемах перевозок, распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения. Предоставление любых дополнительных статистических данных о перевозках является предметом взаимного обсуждения и договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 17 Согласование расписания полетов

1. Назначенные авиапредприятия государства каждой из Договаривающихся Сторон должны направлять проекты расписания полетов по договорным маршрутам на каждый период (летний и зимний)

для утверждения их авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны не позднее, чем за 45 дней до начала действия расписания полетов.

2. Для выполнения дополнительных рейсов по установленным маршрутам, осуществляемым вне рамок утвержденного расписания полетов назначенное авиапредприятие государства одной Договаривающейся Стороны должно запросить разрешение от авиационных властей государства другой Договаривающейся Стороны. Такие запросы должны направляться в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон. Аналогичные процедуры применяются при необходимости внесения любых изменений в утвержденное расписание полетов.

Статья 18

Консультации и изменение Соглашения

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

2. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным изменить условия настоящего Соглашения или приложения к нему, то между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации начинаются в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения, вносимые в настоящее Соглашение, вступают в силу в день получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.

3. Изменения к Приложению к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Такие изменения временно применяются с даты достижения договоренностей и вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам.

Статья 19

Соответствие многосторонним конвенциям и соглашениям

В случае если обе Договаривающиеся Стороны становятся участниками многосторонних конвенций или соглашений о воздушном сообщении, настоящее Соглашение должно быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям таких конвенций и соглашений.

Статья 20

Разрешение споров

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

2. Если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

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

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

4. В случае если президент Совета Международной организации гражданской авиации является гражданином государства одной из Договаривающихся 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 Договаривающихся 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 должен являться представителем государства, являющегося нейтральным в споре.

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

6. Решение арбитража является окончательным и обязательным для каждой из Договаривающихся Сторон.

7. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы на третейского судью и оставшиеся расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и/или арбитра, распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

8. В случае обращения в арбитраж до принятия арбитражем окончательного решения, Договаривающиеся Стороны продолжают выполнять свои обязательства по настоящему Соглашению в течение всего срока разбирательства вплоть до окончательного урегулирования спора в соответствии с решением арбитража, если только не было прекращено действие настоящего Соглашения.

Статья 21 Регистрация Соглашения

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

Статья 22 Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении 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 Договаривающейся 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 Договаривающейся Стороной оно должно считаться полученным через 14 дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 23
Вступление в силу

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

С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Турецкой Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Турецкой Республики о воздушном сообщении, подписанное в г. Анкаре 29 августа 1967 г.

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

Совершено в Анкаре 12 мая 2010г. в двух экземплярах, каждый на русском, турецком и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКИ



ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

Авиапредприятия, назначенные Российской Стороной, 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	по договоренности авиационных властей государств Договаривающихся Сторон	Анкара, Анталья, Бодрум, Даламан, Измир, Стамбул, четыре других пункта по выбору Российской Стороны, другие пункты по договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон	по договоренности авиационных властей государств Договаривающихся Сторон

Авиапредприятия, назначенные Турецкой Стороной, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
пункты в Турецкой Республике	по договоренности авиационных властей государств Договаривающихся Сторон	Москва, Екатеринбург, Казань, Краснодар, Новосибирск, Омск, Ростов, Сочи, Санкт-Петербург, Уфа, другие пункты по договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	по договоренности авиационных властей государств Договаривающихся Сторон

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты, находящиеся за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон, использование прав «5-й свободы воздуха», а также другие условия, касающиеся осуществления перевозок назначенными и другими авиапредприятиями по установленным маршрутам являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Промежуточные пункты и пункты, находящиеся за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон, на любых установленных маршрутах по усмотрению назначенных авиапредприятий могут опускаться на любом или на всех маршрутах при условии, что все полеты будут начинаться и заканчиваться на территории государства Договаривающейся Стороны назначенного предприятия.

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

учетом положений статьи 10 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Турецкой Республики о воздушном сообщении.

4. Количество частот полетов по установленным маршрутам является предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.