

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

**Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении**  
**Пункт 3.1 повестки дня. Всеобъемлющее типовое соглашение о воздушном сообщении**

**ТИПОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ ДЛЯ  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ НА ДВУСТОРОННЕМ,  
РЕГИОНАЛЬНОМ ИЛИ ПЛЮРИЛАТЕРАЛЬНОМ УРОВНЯХ**

(Представлено Секретариатом)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе государствам для руководства и произвольного использования (выборочно, в сокращенном виде или полностью) в своих отношениях в области воздушного транспорта предлагаются два типовых соглашения о воздушном сообщении (ТСВС), одно из которых предназначено для использования на двустороннем уровне, а другое – на региональном или плюрилатеральном. Применение ТСВС будет способствовать согласованному регулированию международного воздушного транспорта и глобальной координации текущего процесса либерализации.

Действия Конференции указаны в п. 5.1.

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Дос 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*

Дос 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*

Дос 9644, *Доклад Всемирной Авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем*

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С 1970-х годов ИКАО активно разрабатывает типовые положения для использования государствами по их усмотрению в своих соглашениях о воздушном сообщении. Эта работа ведется с двойной целью определенного согласования содержания и формулировок некоторых положений, включаемых в соглашения о воздушном сообщении, и предоставления государствам рекомендаций для использования в двусторонних отношениях. Государства в целом считают такую деятельность ИКАО полезной и просят продолжать работу над типовыми положениями.

1.2 Кроме того, после последней Всемирной Авиатранспортной конференции (ATConf/4), состоявшейся в 1994 году, на арене регулирования воздушного транспорта и в авиационной отрасли произошли значительные изменения. С развитием либерализации появились новые положения и другие подходы в отношении соглашений о воздушном сообщении, а увеличение числа региональных соглашений потребовало переработки существующих формулировок с учетом изменения обстановки с точки зрения регулирования.

1.3 В настоящем документе представлены два типовых соглашения о воздушном сообщении (ТСВС), одно для использования на двустороннем уровне, а другое – на региональном или плюрилатеральном. Эти ТСВС являются всеобъемлющими и охватывают все аспекты, которые обычно или даже изредка отражаются в соглашениях о воздушном сообщении. Они основываются прежде всего на опыте государств и инструктивном материале ИКАО и имеют целью содействовать процессу дальнейшей либерализации путем предоставления государствам практического средства решения проблем и использования возможностей либерализации. Их разработка и применение также усиливают роль ИКАО в предоставлении государствам рекомендаций в процессе либерализации международного воздушного транспорта. В дополнении А содержится ТСВС, разработанное для государств, желающих осуществить либерализацию на двустороннем уровне, а в дополнении В\* приводится ТСВС, предназначенное для использования на региональном или плюрилатеральном уровне.

## 2. КОНЦЕПЦИЯ ТИПОВОГО СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

2.1 Многие государства в настоящее время обладают опытом постепенной либерализации, накопленным в течение ряда лет, и применяют инструктивный материал ИКАО в некоторых областях деятельности. С учетом этого опыта либерализации и для оказания всем государствам большей помощи в процессе либерализации необходимо сгруппировать, доработать и изложить существующий инструктивный материал ИКАО в подробной и более полной и удобной форме.

2.2 Один из способов решения этой задачи состоит в предоставлении государствам типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) для использования по собственному усмотрению. Разработанные ИКАО ТСВС, прилагаемые к настоящему документу, преследуют следующие цели:

- а) предоставить государствам всеобъемлющее рамочное соглашение о воздушном сообщении для использования по собственному усмотрению в своих отношениях в области воздушного сообщения при осуществлении либерализации, конкретизирующее наиболее либеральные положения, а также промежуточный и традиционный подходы по мере необходимости. ТСВС будут "живыми документами", которые с течением времени будут изменяться по мере появления новых положений и новых подходов во взаимоотношениях в области воздушного сообщения;

---

\* Дополнение В (Региональное или плюрилатеральное ТСВС) включено в добавление к документу ATConf/5-WP/17.

- b) дать дополнительные практические рекомендации, дополнив текст пояснительными примечаниями и прочим материалом по применению положений, включенных в ТСВС. Следовательно, вышеупомянутая особенность ТСВС ("живые документы") распространяется и на их применение. Дальнейшая разработка дополнительного материала, например о последствиях принятия конкретных подходов и о взаимосвязи между положениями соглашения о воздушном сообщении, будет осуществляться прежде всего, исходя из опыта государств; и
- c) служить критерием для определения прогресса и изменений в сфере либерализации на двустороннем или региональном уровнях.

### 3. ТИПОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ИКАО О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

3.1 **Содержание.** Типовые соглашения о воздушном сообщении, содержащиеся в дополнениях А и В, представляют собой всеобъемлющие тексты, сопровождающиеся пояснительными примечаниями, которые включают в себя варианты формулировок и альтернативные подходы в отношении положений, которые обычно содержатся в соглашениях о воздушном сообщении. Они основываются на разработанных ИКАО за эти годы типовых положениях или формулировках различных статей соглашения о воздушном сообщении, в частности на положениях, касающихся провозной емкости, тарифов, законов о конкуренции, "деловой практики", безопасности полетов и авиационной безопасности. Другим источником формулировок положений ТСВС являются практика государств и употребляемые в их соглашениях выражения, поэтому текст большинства положений ТСВС представляет собой обобщение наиболее распространенных и общеупотребительных оборотов в данной области.

3.2 Большинство разработанных моделей ИКАО, упоминаемых в типовых соглашениях, приводится в документе Дос 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"*, который представляет собой сборник выводов, решений и принципиальных установок ИКАО в этой области. Вместе с тем тексты ТСВС также включают проекты типовых положений или приложений, предлагаемые в следующих рабочих документах ATConf/5: WP/7 (Владение и контроль), WP/9 (Аренда воздушных судов), WP/10 (Грузовые воздушные перевозки), WP/11 (Гарантии), WP/12 (Стабильность и участие), WP/15 (Разрешение споров) и WP/16 (Транспарентность). В случае изменения данных положений на Конференции тексты ТСВС будут соответственно изменены.

3.3 Что касается полноты охвата, то ТСВС начинается с изложения традиционного подхода к эксплуатационным и коммерческим правам назначенных авиапредприятий в таких вопросах, как предоставление прав, назначение и выдача разрешений, провозная емкость, тарифы, добросовестная конкуренция и ряд соответствующих видов "деловой практики", предоставляя на другом конце этого спектра текст для "полной либерализации". Между этими двумя подходами излагаются положения, отражающие один или несколько промежуточных этапов, которые базируются на различных современных подходах к либерализации, в том числе на некоторых формулировках соглашений об "открытом небе". В тех случаях, когда соответствующий переход от традиционного подхода к подходу, основанному на полной либерализации, не предусматривается, приводится либо один текст (например, статья о безопасности полетов и авиационной безопасности), либо альтернативные тексты (например, некоторые положения административного характера, касающиеся применения законов).

3.4 Различные варианты (например, альтернативная формулировка или альтернативное положение статьи), излагаемые в рамках какого-либо подхода, в частности промежуточного, не представляются в какой-то определенной последовательности или в порядке очередности. При переходе от традиционного регулирования к полной либерализации государствам, возможно, не потребуется применять все промежуточные подходы или даже ни одного из них. Возможность выбора различных

подходов для разных положений ТСВС позволяет государствам формулировать соглашения, которые будут максимально учитывать их темпы и направления изменений в сфере доступа к рынку и прочих аспектах либерализации. Кроме того, сравнение своих действующих соглашений с ТСВС поможет государствам определить потенциальные сферы и формулы либерализации.

3.5 **Формат.** Формат документа как двустороннего ТСВС (дополнение А), так и регионального или плюрилатерального ТСВС (дополнение В) одинаков и представляется в виде двух колонок. В левой колонке излагается фактический текст статьи или приложения к соглашению, включая, при необходимости, различные варианты и подходы (традиционный, промежуточный и полная либерализация). В правой колонке содержатся пояснительные примечания, касающиеся либо конкретного положения, либо статьи в целом, в которых приводится информация об использовании определенного подхода.

3.6 Большинство положений двустороннего соглашения, приводимого в дополнении А, могут быть адаптированы для использования в региональных или плюрилатеральных соглашениях путем, например, изменения формулировки (например, "другая Страна" – "другие Страны"). Однако ряд важных вопросов, затрагиваемых региональными или плюрилатеральными соглашениями, не рассматриваются в контексте двусторонних соглашений и, следовательно, были включены (например, статьи об исключениях и существующих соглашениях).

3.7 Двустороннее ТСВС, содержащееся в дополнении А, состоит из преамбулы, 39 статей и четырех приложений, которые приводятся в той последовательности, в какой обычно излагаются статьи в двустороннем соглашении, хотя никакого определенного порядка очередности при этом не соблюдается. Государства индивидуально или на двусторонней основе могут выбрать иной порядок изложения статей или другую структуру соглашения. Что касается структуры регионального или плюрилатерального ТСВС, содержащегося в дополнении В, то на данный момент это соглашение включает только положения, текст которых существенно отличается от текста положений в дополнении А, или содержит новые положения, требующиеся в контексте регионального или плюрилатерального соглашения. Однако в начале данного документа приводится перечень положений двустороннего соглашения, требующих лишь незначительных изменений (например, статьи о защите проездных документов и о регистрации в ИКАО). Необходимо будет разработать всеобъемлющий документ, аналогичный дополнению А.

3.8 **Применение и дальнейшая разработка.** В области экономического регулирования международного воздушного транспорта ИКАО выпустила большой объем инструктивного материала (например, Дос 9587 и Дос 9626 "*Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*"), которым могут пользоваться государства. Аналогичным образом ТСВС (дополнения А и В) могут составить основу дополнительного инструктивного материала в виде руководства или сборника по ТСВС. При осуществлении этой будущей работы ИКАО должна внимательно следить за развитием событий, связанных с либерализацией; оказывать государствам помощь в использовании и применении ТСВС; собирать материалы и обновлять ТСВС, включая существующий и новый инструктивный материал, и распространять среди государств информацию о ТСВС и их применении.

3.9 Несмотря на вывод, сформулированный в документе ATConf/5-WP/8, касающемся доступа к рынку, о том, что условия для заключения глобального многостороннего соглашения на данном этапе еще не созрели, осуществление принципа многосторонних отношений остается постоянной и долгосрочной целью ИКАО. Хотя ТСВС являются для государств двусторонними и региональными инструментами осуществления либерализации в настоящее время и в обозримом будущем, с течением времени они могут привести достаточную степень согласованности формулировок и подходов, чтобы послужить основой для достижения цели заключения многостороннего соглашения.

3.10 **Рассмотрение на Конференции.** ТСВС – это текущий проект, который будет оставаться предметом доработки и совершенствования, особенно в плане повышения его полезности и применимости. На данном этапе разработки важно получить мнение и замечания Конференции, в частности, в отношении концепции, изложенной в настоящем документе, а также соображения относительно ее усиления в будущем. От Конференции ожидается не пересмотр или утверждение текстов, содержащихся в дополнениях А и В, а лишь рассмотрение концепции в общих чертах с целью предоставления рекомендаций Совету относительно дальнейшей разработки и применения типовых положений. Однако все комментарии Конференции и последующие замечания государств по тексту и пояснительным примечаниям или по форме представления и содержанию будут приняты во внимание.

#### 4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Исходя из вышеизложенного, можно делать следующие выводы:

- a) стремясь повысить свою роль в деле разработки основного инструктивного материала для государств по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, ИКАО подготовила ТСВС (дополнения А и В к настоящему документу), направленные на содействие процессу либерализации;
- b) типовые соглашения о воздушном сообщении являются практическими справочными документами по либерализации, которые могут использоваться государствами по их усмотрению в своих отношениях в области воздушного сообщения, а также при разработке собственных подходов или вариантов в отношении либерализации, и служат полезным инструментом в процессе либерализации. ТСВС – "живые документы", разработку которых следует продолжить, особенно в части дополнительного материала относительно их применения, для предоставления государствам всестороннего инструктивного материала, направленного на содействие либерализации и повышение уровня гармонизации соглашений о воздушном сообщении с точки зрения формулировок и подходов;
- c) следует рекомендовать государствам использовать ТСВС в своих двусторонних, региональных или плурилатеральных отношениях и предоставлять ИКАО информацию об использовании ТСВС; и
- d) ИКАО следует и впредь внимательно следить за приобретением государствами и регионами опыта регулирования при осуществлении либерализации и использовании ТСВС. Ей следует распространять среди государств полезную информацию об этих событиях и оказывать помощь в использовании и применении ТСВС.

#### 5. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

5.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению информацию о типовых соглашениях о воздушном сообщении, содержащуюся в пп. 2 и 3, рассмотреть и представить замечания относительно концепции ТСВС, включая их дальнейшую разработку и применение; и
- b) рассмотреть и принять выводы, изложенные в п. 4.1.



## ДОПОЛНЕНИЕ А

### ТИПОВОЕ ДВУСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

**Во всем тексте настоящего документа:**

1) звездочкой (\*) отмечены положения статей, являющиеся общими для всех подходов (традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации). Звездочка не ставится, если к трем подходам применима вся статья. Однако в некоторых статьях, например в статье "Назначение и выдача разрешения", для удобства читателя и большей ясности статьи данные положения полностью приводятся при изложении каждого подхода;

2) в каждой статье, предусматривающей более чем один подход, т. е. традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации, для удобства читателя подходы излагаются в одном и том же логическом порядке;

3) аналогичным образом при наличии вариантов в рамках одного подхода (например, при двух вариантах в рамках промежуточного подхода) эти варианты также приводятся отдельно, но не обязательно в порядке очередности.

## Оглавление

*Страница*

<b>Преамбула</b> .....	A-3
<b>Статья 1.</b> Определения.....	A-5
<b>Статья 2.</b> Предоставление прав.....	A-8
<b>Статья 3.</b> Назначение и выдача разрешения.....	A-10
<b>Статья 4.</b> Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений.....	A-16
<b>Статья 5.</b> Применение законов.....	A-20
<b>Статья 6.</b> Прямой транзит.....	A-22
<b>Статья 7.</b> Признание свидетельств.....	A-23
<b>Статья 8.</b> Безопасность полетов.....	A-24
<b>Статья 9.</b> Авиационная безопасность.....	A-26
<b>Статья 10.</b> Защита проездных документов.....	A-29
<b>Статья 11.</b> Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица.....	A-31
<b>Статья 12.</b> Сборы с пользователей.....	A-32
<b>Статья 13.</b> Таможенные пошлины.....	A-35
<b>Статья 14.</b> Налогообложение.....	A-37
<b>Статья 15.</b> Добросовестная конкуренция.....	A-39
<b>Статья 16.</b> Провозная емкость.....	A-40
<b>Статья 17.</b> Ценообразование (тарифы).....	A-45
<b>Статья 18.</b> Гарантии.....	A-57
<b>Статья 19.</b> Законы о конкуренции.....	A-58
<b>Статья 20.</b> Перевод валют и перечисление выручки.....	A-60
<b>Статья 21.</b> Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг.....	A-61
<b>Статья 22.</b> Иностранный персонал и доступ к местным услугам.....	A-62
<b>Статья 23.</b> Смена емкости.....	A-64
<b>Статья 24.</b> Наземное обслуживание.....	A-68
<b>Статья 25.</b> Совместное использование кодов/кооперативные соглашения.....	A-71
<b>Статья 26.</b> Аренда.....	A-75
<b>Статья 27.</b> Смешанные перевозки.....	A-78
<b>Статья 28.</b> Автоматизированные системы бронирования (АСБ).....	A-80
<b>Статья 29.</b> Запрет на курение.....	A-82
<b>Статья 30.</b> Охрана окружающей среды.....	A-83
<b>Статья 31.</b> Статистика.....	A-84
<b>Статья 32.</b> Утверждение расписаний.....	A-86
<b>Статья 33.</b> Консультации.....	A-87
<b>Статья 34.</b> Разрешение споров.....	A-88
<b>Статья 35.</b> Поправки.....	A-97
<b>Статья 36.</b> Многосторонние соглашения.....	A-98
<b>Статья 37.</b> Прекращение действия Соглашения.....	A-99
<b>Статья 38.</b> Регистрация в ИКАО.....	A-100
<b>Статья 39.</b> Вступление в силу.....	A-101
<b>Приложение I.</b> Таблица маршрутов.....	A-102
<b>Приложение II.</b> Нерегулярные/чартерные перевозки.....	A-106
<b>Приложение III.</b> Грузовые перевозки.....	A-112
<b>Приложение IV.</b> Меры переходного характера.....	A-114



<b>Преамбула</b>	
<b>[Вариант 1 из 2]</b>	
<p>Правительство... и правительство..., далее именуемые "Сторонами",</p> <p>будучи участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,</p> <p>желая содействовать прогрессу региональной и международной гражданской авиации,</p> <p>желая заключить соглашение в целях установления и осуществления воздушных сообщений между своими соответствующими территориями и за их пределами,</p> <p>согласились о нижеследующем:</p>	<p><i>В начальной части соглашения излагаются причины его заключения и заявляется о согласии сторон с положениями, содержащимися в последующих частях соглашения.</i></p>
<b>[Вариант 2 из 2]</b>	
<p>Правительство... и правительство... (далее – "Стороны"),</p> <p>будучи участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,</p> <p>желая способствовать укреплению международной авиационной системы, основанной на конкуренции между авиапредприятиями на рынке с минимальным вмешательством и регулированием со стороны правительств,</p> <p>желая способствовать расширению возможностей для осуществления международных воздушных сообщений,</p> <p>признавая, что эффективные и конкурентно способные международные воздушные сообщения развивают торговлю, повышают благосостояние потребителей и ускоряют экономический рост,</p>	<p><i>Этот подход является обычным для более либеральных соглашений, а текст, приводимый в скобках, типичен для соглашений об "открытом небе".</i></p>

<b>Преамбула (продолж.)</b>	
<p>желая обеспечить авиапредприятиям возможность предоставлять пассажирам и грузоотправителям разнообразные варианты обслуживания [по наименьшим ценам, не носящим дискриминационного характера и не представляющим собой злоупотребления доминирующим положением] и стремясь побудить отдельные авиапредприятия к развитию и применению новаторского и конкурентного ценообразования, и</p> <p>желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении международных воздушных сообщений и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности по поводу актов или угроз, направленных против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, негативно сказываются на осуществлении воздушных сообщений и подрывают уверенность общества в безопасности гражданской авиации,</p> <p>согласились о нижеследующем:</p>	

<p align="center"><b>Статья 1</b> <b>Определения</b></p>	
<p>Для целей настоящего Соглашения, если не указано иное, термин:</p> <p>a) "авиационные власти" означает в отношении _ ; в отношении _ ; или в обоих отношениях любой иной орган или любое иное лицо, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в данный момент названными властями;</p> <p>b) "внутренняя воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории какого-либо государства, следуют в другой пункт, находящийся на территории этого же государства;</p> <p>c) "воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;</p> <p>d) "ИКАО" означает Международную организацию гражданской авиации;</p> <p>e) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, и включает любое Приложение, принятое в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94, в той мере, в какой такие Приложения и поправки являются действительными для обеих Сторон;</p> <p>f) "международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории одного государства, следуют в другое государство;</p>	<p><i>Хотя стороны в соглашении о воздушном сообщении в целях внесения ясности или на случай возникновения любой возможной двусмысленности могут дать определения любому количеству терминов, используемых в их соглашении, данные выражения являются терминами, которые обычно включаются в статью "Определения".</i></p> <p><i>Содержание необходимых вставок в определении термина "авиационные власти" будет зависеть от существующих административных структур и порядка на территории каждой стороны.</i></p>

<b>Статья 1</b> <b>Определения (продолж.)</b>	
<p>g) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено или уполномочено в соответствии со Статьей __ настоящего Соглашения;</p> <p>h) "провозная емкость" означает объем(ы) предусмотренных соглашением перевозок, обычно определяемый по количеству рейсов (частота), или кресел, или тонн груза, осуществляемых на рынке (пары городов или между двумя странами) или на маршруте за определенный период времени, например сутки, неделю, сезон или год;</p> <p>i) "сборы с пользователей" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий компетентными органами, или разрешаемые ими к взиманию за предоставление аэропортового имущества или аэропортовых средств, аэронавигационных средств или средств и служб авиационной безопасности, включая относящиеся к ним средства и службы, для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и грузов;</p> <p>j) "смешанная воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным судном и одним или несколькими видами наземного транспорта пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;</p> <p>к) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые поправки к ним;</p> <p>l) "Сторона" означает государство, официально согласившееся исполнять обязательства по настоящему Соглашению;</p> <p>м) "территория" по отношению к государству [означает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом данного государства] [имеет значение, установленное для него в статье 2 Конвенции];</p>	<p><i>Имеется два возможных способа определения термина "территория": первый – ссылка на определение этого слова, содержащееся в статье 2 Конвенции; второй – указание обычного значения, какое имеет этот термин в международном праве и международной практике. Оба определения приводятся в качестве альтернативных формулировок.</i></p>

<b>Статья 1 Определения (продолж.)</b>	
<p>п) ["цена"] или ["тариф"] означает любую плату, ставку или сбор за транспортировку пассажиров, багажа и/или груза (исключая почту) при выполнении воздушной перевозки (включая связанную с ней перевозку любым другим видом транспорта), назначаемые авиапредприятиями, в том числе их агентами, а также условия, определяющие наличие такой платы, ставки или сбора;</p> <p>о) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные для них в статье 96 Конвенции.</p>	<p><i>Хотя более широкий по смыслу и более современный термин "цена" используется чаще, чем термин "тариф", оба термина по существу имеют одно и то же определение.</i></p>

<b>Статья 2 Предоставление прав</b>	
<p>1.* Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, указанные в настоящем Соглашении, с целью осуществления международных воздушных сообщений на маршрутах, указанных в таблице маршрутов.</p> <p>2.* При условии соблюдения положений настоящего Соглашения авиапредприятие(я), назначенное(ые) каждой Стороной, обладает(ют) следующими правами:</p> <p>a)* правом осуществлять полеты без посадки через территорию другой Стороны;</p> <p>b)* правом делать остановки на территории другой Стороны с некоммерческими целями;</p>	<p><i>В положении о предоставлении прав излагаются как коммерческие, так и некоммерческие права, предоставляемые сторонами друг другу, и оно, как правило, должно толковаться вместе с таблицей или приложением, где указываются маршруты, права и любые применимые условия.</i></p> <p><i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в двусторонние и региональные/плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участником IATA.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"><b>Традиционный подход</b></div> <p>c) правом делать остановки в пункте(ах) на маршруте(ах), указанном(ых) в таблице маршрутов к настоящему Соглашению, с целью принятия на борт и выгрузки международной загрузки в виде пассажиров, груза или почты [раздельно или в сочетании].</p>	<p><i>Данное положение предусматривает обмен прочими коммерческими правами на основании таблицы маршрутов. В статье, касающейся предоставления прав, нет необходимости определять различия между "третьей", "четвертой" и "пятой свободами", так как таблица маршрутов устанавливает маршруты и пункты, к которым применяются конкретные "свободы". Одна фраза "раздельно или в сочетании" заключена в квадратные скобки как факультативная, поскольку включение ее позволяет осуществлять чистогрузовые перевозки. Однако они могут также быть предметом отдельного режима и переговоров между сторонами, включая установленные маршруты.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"><b>Промежуточный подход и полная либерализация</b></div> <p>c) правами, указанными в других отношениях в настоящем Соглашении.</p>	<p><i>В либеральных соглашениях, в частности в соглашениях об "открытом небе", обмен коммерческими правами производится с использованием данной формулировки. Таблица маршрутов в свойственной ей форме и редакции устанавливает различные "свободы воздуха", а также маршруты, которые могут определять пункты, являющиеся предметом обмена.</i></p>

<b>Статья 2</b> <b>Предоставление прав (продолж.)</b>	
<p>3.* Авиапредприятия каждой Стороны, иные, чем назначенные согласно Статье (Назначение) настоящего Соглашения, также пользуются правами, указанными в пунктах 2 а) и b) настоящей Статьи.</p> <p>4.* Ничто в пункте 2 не рассматривается как предоставление назначенному авиапредприятию(ям) одной Стороны привилегии принимать на борт за вознаграждение на территории другой Стороны пассажиров, груз и почту, которые следуют в другой пункт на территории другой Стороны.</p>	<p><i>Термин "авиапредприятия каждой Стороны" включает как назначенные, так и неназначенные авиапредприятия.</i></p> <p><i>Стандартное положение, исключаящее каботажные перевозки из предоставляемых прав. В нескольких случаях двустороннего обмена правами на осуществление каботажа это делается в контексте таблицы маршрутов.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 3</b> <b>Назначение и выдача разрешения</b></p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"><b>Традиционный подход</b></p> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне авиапредприятие для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p> <p>а) преимущественное владение и фактический контроль над авиапредприятием осуществляют Сторона, назначающая авиапредприятие, граждане этой Стороны или указанные Сторона и граждане совместно;</p>	<p><i>Формулировку положения о назначении и выдаче разрешения можно упростить, указав названные в п. 2 основания для получения государством разрешения на полеты в статье об отмене разрешения, поскольку основанием для отказа в выдаче разрешения является невыполнение тех же самых условий.</i></p> <p><i>Традиционный подход предполагает назначение одного авиапредприятия, т. е. единичное назначение.</i></p> <p><i>В большинстве двусторонних соглашений по-прежнему используется традиционная формула "преимущественное владение и фактический контроль". Значение этого выражения не раскрывается, и единственный судья, решающий, отвечает ли авиапредприятие критериям владения и контроля, – это сторона, дающая разрешение. Тем не менее широко признается, что "преимущественное владение" означает владение более 50% акционерного капитала. С другой стороны, государства в своем внутреннем законодательстве или на практике придерживаются разных точек зрения относительно того, что может составлять "фактический контроль". Имели место случаи, когда при наличии традиционного положения сторона, дающая разрешение, не использовала своего права требовать выполнения критериев владения и контроля.</i></p>



<b>Статья 3</b> <b>Назначение и выдача разрешения (продолж.)</b>	
<p>b)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>с)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным по законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <b>Промежуточный подход</b> </div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне одно или более авиапредприятий для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.</p> <p>2. По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по форме и в порядке, предписанных для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p>	<p><i>С учетом законной обеспокоенности стороны, получающей уведомление о назначении, в качестве меры контроля она сохраняет за собой дискреционное право отказа в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i></p> <p><i>Промежуточный подход предполагает назначение одного или большего числа авиапредприятий, т. е. множественное назначение. Данное положение иногда толковалось как выполняемое назначением двух авиапредприятий. Традиционный подход также включает формулировки об увеличении числа назначенных авиапредприятий на конкретных маршрутах на основе, например, согласованного возрастания в течение нескольких лет или по достижении оговоренного уровня пассажирских перевозок на рынках пар городов.</i></p>

<b>Статья 3</b>	
<b>Назначение и выдача разрешения (продолж.)</b>	
<p><b>Промежуточный подход (продолж.)</b></p> <p><b>[Подпункты 2 а) – 2 с)*, вариант 1 из 2]</b></p> <p>а) авиапредприятие находится и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем либо граждан любого одного или более государств, входящих в определенную группу, либо любой одной или более самих Сторон;</p> <p>б)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>с)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p><b>[Подпункты а) – д)*, вариант 2 из 2]</b></p> <p>а) назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p>	<p><i>Данный подход учитывает рекомендацию Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года (ATConf/4), в которой делается ссылка на авиапредприятие, которое находится и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем граждан одного или большего числа государств, которые не обязательно являются сторонами в соответствующем соглашении, но входят в заранее определенную группу государств с "общностью интересов". Вторая формулировка Конференции ATConf/4 включает авиапредприятие, которое находится в преимущественном владении и под фактическим контролем либо граждан любого одного или большего числа государств, являющихся участниками какого-либо соглашения, либо любой одной или большего числа самих сторон. Определение понятия воздушного перевозчика Европейского союза (ЕС) является иллюстрацией такого владения и контроля, осуществляемых внутри группы государств (критерии ЕС также включают принцип нахождения основного места деятельности и главного управления на территории государства-члена).</i></p> <p><i>Данный подход, рекомендуемый Организацией, позволяет государству назначать авиаперевозчиков (в том числе находящихся в преимущественном владении его граждан), которые, по его</i></p>

<b>Статья 3</b>	
<b>Назначение и выдача разрешения (продолж.)</b>	
<b>Промежуточный подход (продолж.)</b>	
<p>b) Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия.</p>	<p><i>мнению, могут пользоваться правами доступа к рынку, предоставляемыми согласно двустороннему соглашению. В то же время он усиливает обязательство назначающей стороны сохранять фактический нормативный контроль (в том числе в области безопасности полетов и авиационной безопасности) за деятельностью назначаемого им авиапредприятия. Такой контроль, как представляется, будет осуществляться в основном посредством лицензирования, которое может включать как экономические, так и эксплуатационные элементы. Данный механизм не требует от государства изменения его действующего законодательства, политики или правил, касающихся национального владения и контроля над своим национальным авиаперевозчиком(ами), но позволяет осуществить такое изменение, если и когда государство пожелает этого.</i></p>
<p><i>Примечания.</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капиталовложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базирует там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданное лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных</p>	

<b>Статья 3</b>	
<b>Назначение и выдача разрешения (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход (продолж.)</b></p> <p>воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; и назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО.</p> <p>с)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>d)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"><b>Полная либерализация</b></div> <p>1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне столько авиапредприятий, сколько она желает, для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.</p> <p>2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:</p>	<p><i>Подход, основанный на полной либерализации, предполагает неограниченное по количеству авиапредприятий назначение.</i></p>

<b>Статья 3</b>	
<b>Назначение и выдача разрешения (продолж.)</b>	
<b>Полная либерализация (продолж.)</b>	
<p>а) авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p> <p>б)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>с)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.</p>	<p><i>Полная либерализация снимает все критерии, относящиеся к авиапредприятию, но требует, чтобы назначающее государство осуществляло фактический нормативный контроль в целях обеспечения соблюдения стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности. Она также включает "право учреждения", т. е. право иностранных лиц учредить и эксплуатировать авиапредприятие на территории одной из сторон, которое может затем осуществлять внутренние и международные воздушные сообщения.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 4</b> <b>Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений</b></p>	
<p>1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье (Выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:</p> <p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход</b></p> <p>а) если они не убеждены в том, что преимущественное владение и фактический контроль осуществляет Сторона, назначающая авиапредприятие, граждане этой Стороны или указанные Сторона и граждане совместно;</p> <p>б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>с)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием других условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход</b></p> <p style="text-align: center;"><b>[Подпункты а) – с)*, вариант 1 из 2]</b></p> <p>а) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится и остается в преимущественном владении и под фактическим контролем либо любого одного или более государств, входящих в определенную группу, либо любой одной или более самих Сторон;</p>	<p><i>Причины, по которым государство, получившее просьбу о выдаче разрешения, первоначально не дает разрешение или затем отменяет, приостанавливает или ограничивает условиями выданное им разрешение, остаются прежними. Следовательно, если критерии назначения предусматривают такие формулировки как "преимущественное владение и фактический контроль" или "основное место деятельности", то невыполнение такого требования будет основанием для отмены, приостановления или постановки условий в отношении эксплуатационного разрешения.</i></p> <p><i>Прочие основания для отмены шире по сфере применения и охватываются ссылкой на требования о соблюдении положений по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также законов и правил данной стороны.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 4</b> <b>Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход (продолж.)</b></p> <p>b)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>c)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Подпункты а) – d)*, вариант 2 из 2]</b></p> <p>a) если они не убеждены в том, что назначенное авиапредприятие имеет свое основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;</p> <p>b) если они не убеждены в том, что Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;</p> <p><i>Примечания.</i></p> <p>i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базирует там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;</p>	

<p><b>Статья 4</b> <b>Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход (продолж.)</b></p> <p>ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную лицензию или разрешение на эксплуатацию, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО;</p> <p>c)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p> <p>d)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p><b>Полная либерализация</b></p> </div> <p>a) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;</p> <p>b) *в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); и</p>	



<p align="center"><b>Статья 4</b> <b>Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>с)* в случае невыполнения назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.</p> <p>2.* За исключением случаев, когда незамедлительные действия необходимы для недопущения нарушения вышеупомянутых законов и правил или когда в интересах безопасности полетов или авиационной безопасности требуется действовать в соответствии с положениями Статьи (Безопасность полетов) или Статьи (Авиационная безопасность), права, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляются только по консультациям между авиационными властями, проводимым в соответствии со Статьей (Консультации) настоящего Соглашения.</p>	<p align="center"><i>Соблюдение законов и правил, а также положений по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности обуславливается в п. 2 оговоркой о необходимости проведения в первую очередь консультаций.</i></p>

<b>Статья 5 Применение законов</b>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункт 1, вариант 1 из 2]</b></p> <p>1. Законы и правила одной Стороны, регулирующие прибытие на ее территорию и убытие с ее территории воздушных судов, занятых в международных воздушных сообщениях, или эксплуатацию и навигацию таких воздушных судов во время нахождения их в пределах ее территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Стороны.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Пункт 1, вариант 2 из 2]</b></p> <p>1. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, касающиеся эксплуатации и навигации воздушных судов, соблюдаются авиапредприятиями другой Стороны.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Пункт 2, вариант 1 из 2]</b></p> <p>2. Законы и правила одной Стороны, относящиеся к прибытию на ее территорию, пребыванию на ее территории и отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза, включая почту, в частности законы и правила, касающиеся иммиграции, таможенного и валютного контроля, здравоохранения и карантина, применяются к пассажирам, экипажам, грузам и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия другой Стороны во время нахождения их в пределах названной территории.</p>	<p><i>Данная статья, имеющаяся во многих двусторонних соглашениях, отражает содержание статьи 11 Конвенции. Стороны берут на себя общее обязательство применять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся упрощения формальностей. Статья "Лица без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица" содержит более конкретные обязательства в отношении процедур, предусмотренных Приложением 9.</i></p> <p><i>По первому варианту п. 1 подтверждает, что законы одной стороны, касающиеся эксплуатации воздушных судов и допуска на ее территорию пассажиров, экипажей, груза и почты, будут применяться к авиапредприятиям другой стороны.</i></p> <p><i>По второму варианту в п. 1 акцент делается на соблюдение авиапредприятиями законов одной из сторон, касающихся эксплуатации и навигации воздушных судов, а также допуска, транзита и убытия пассажиров, экипажей, груза и почты.</i></p> <p><i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина.</i></p>

<b>Статья 5 Применение законов (продолж.)</b>	
<p data-bbox="305 325 636 361" style="text-align: center;"><b>[Пункт 2, вариант 2 из 2]</b></p> <p data-bbox="139 394 799 829">2. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, относящиеся к допуску на ее территорию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза на воздушных судах (включая правила, касающиеся въезда, оформления, авиационной безопасности, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, или почтовые правила в случае перевозки почты), соблюдаются пассажирами и экипажами (или от их имени) авиапредприятий другой Стороны, а также в отношении груза этих авиапредприятий.</p> <p data-bbox="139 863 799 1129">3.* Ни одна из Сторон не отдает предпочтения своему собственному или любому иному авиапредприятию в сравнении с назначенным авиапредприятием другой Стороны, занятым в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.</p>	<p data-bbox="824 394 1484 562"><i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина</i></p> <p data-bbox="824 863 1484 930"><i>Пункт 3 является общим для обоих вариантов и касается вопроса недопущения дискриминации.</i></p>

<b>Статья 6</b> <b>Прямой транзит</b>	
<p>Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, подвергаются не более, чем упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин и прочих аналогичных налогов.</p>	<p><i>Данная статья, представляющая собой стандартную меру упрощения формальностей при транзите, содержится в большинстве недавно заключенных в последнее время соглашений о воздушном сообщении. Она может быть изложена отдельно или включена в статью о применении законов.</i></p>

<b>Статья 7</b> <b>Признание свидетельств</b>	
<p>1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которым придана сила одной Стороной и которые остаются в силе, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией, или превышают их.</p> <p>2. Если привилегии или условия упомянутых в пункте 1 удостоверений или свидетельств, выданных авиационными властями одной Стороны любому лицу, или назначенному авиапредприятию, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают различия с минимальными стандартами, установленными согласно Конвенции, и об этих различиях уведомлена Международная организация гражданской авиации, другая Сторона может потребовать проведения консультаций между авиационными властями с целью уточнения данной практики.</p> <p>3. Каждая Сторона, однако, сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полетов над ее собственной территорией или совершения посадок в пределах ее собственной территории удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные ее гражданам другой Стороной.</p>	<p><i>Данное положение о признании удостоверений содержится в большинстве соглашений о воздушном сообщении, хотя, по существу, в его пп. 1 и 2 просто воспроизводятся два положения Конвенции – соответственно статьи 33 и 32 b).</i></p> <p><i>Согласно п. 1 стороны обмениваются взаимным признанием действительных удостоверений о годности к полетам, действительных удостоверений о квалификации и действительных свидетельств, выданных другой стороной.</i></p> <p><i>Государства, возможно, сочтут полезным иметь процедуру рассмотрения различий, зарегистрированных в отношении стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией.</i></p> <p><i>Данным положением резервируется право отказаться признать удостоверение или свидетельство, выданные другой стороной гражданам первой стороны. Это положение, заимствованное из статьи 32 b) Конвенции, необходимо, так как статья 32 a) требует, чтобы пилоты обеспечивались свидетельствами, выданными государством регистрации воздушного судна. Следовательно, распространить признание на свидетельство, выданное гражданам этого государства другим государством, невозможно.</i></p>

<b>Статья 8 Безопасность полетов</b>	
<p>1. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной в областях, касающихся аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой.</p> <p>2. Если в результате таких консультаций одна Сторона обнаруживает, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в п. 1, эффективного соблюдения и применения норм безопасности полетов, отвечающих Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Doc 7300), другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения Стандартов ИКАО. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.</p> <p>3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия одной Стороны для полетов на территорию или с территории другой Стороны, может, находясь на территории другой Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Стороны, при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Чикагской конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборуду-</p>	<p><i>Это разработанное ИКАО стандартное положение по безопасности полетов предусматривает для сторон в соглашении стандартную процедуру решения проблем безопасности. Оно направлено на обеспечение того, чтобы воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями (или эксплуатируемые от их имени) на территории другой стороны, использовались и обслуживались в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО. Данное положение отражает широкий взгляд на эксплуатацию воздушных судов, охватывая, помимо воздушных судов и экипажей, аэронавигационные средства и службы, что подразумевает предоставление таких средств и служб, как управление воздушным движением, аэропортовые средства и средства навигации</i></p> <p><i>Однако сторонам ничто не мешает включить дополнительные или более жесткие критерии, необходимые, по их мнению, для оценки уровня безопасности эксплуатации воздушных судов, в частности альтернативные формулировки относительно перронной инспекции, указывающие на выводы и решения, к которым могут прийти авиационные власти в результате такой инспекции, и дополнительно охватывающие случаи отказа в предоставлении доступа на перрон для проведения инспекции.</i></p>

<b>Статья 8 Безопасность полетов (продолж.)</b>	
<p>дования и состояния воздушного судна Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией.</p> <p>4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий необходимы безотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия эксплуатационного разрешения, предоставленного авиапредприятию или авиапредприятиям другой Стороны.</p> <p>5. Любые меры одной Стороны, принятые в соответствии с пунктом 4 выше, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.</p> <p>6. Если в связи с пунктом 2 будет установлено, что одна из Сторон продолжает не соблюдать Стандарты ИКАО по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть информирован Генеральный секретарь ИКАО. Генерального секретаря необходимо также информировать о последующем удовлетворительном решении проблемы.</p>	<p><i>В статье о безопасности полетов, за исключением данного положения, санкции конкретно не предусматриваются с учетом возможности принятия срочных мер согласно положению об отмене, приостановлении действия или установлении условий в отношении эксплуатационных разрешений назначенных авиапредприятий, не выполняющих, в частности, положения статьи "Безопасность полетов".</i></p>

<b>Статья 9</b> <b>Авиационная безопасность</b>	
<p>1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Стороны вновь подтверждают, что взятое ими обязательство по отношению друг к другу защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, дополняющего ее Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, а также с положениями любых других конвенций и протоколов, касающихся безопасности гражданской авиации, к которым присоединились обе Стороны.</p> <p>2. Стороны оказывают друг другу по просьбе всю необходимую помощь для предотвращения актов 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 для устранения любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.</p> <p>3. Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации, именуемыми Приложениями к Конвенции; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место-</p>	<p><i>Данное положение по авиационной безопасности разработано ИКАО. Оно включает посредством общих ссылок соответственно в пп. 1 и 3 обязательства в области авиационной безопасности, вытекающие из различных международных документов по вопросам незаконного вмешательства, участниками которых стороны могут быть, и из Приложения 17 к Конвенции "Безопасность", которое применяется ко всем Договаривающимся государствам ИКАО. Любые изменения к Стандартам и Рекомендуемой практике данного Приложения, которые могут вступить в силу после принятия соглашения, также будут применяться к сторонам. В этой статье подчеркивается важность оказания взаимной помощи в деле предотвращения незаконного вмешательства или других подобных актов и принятия специальных мер безопасности в случае совершения акта незаконного вмешательства или его угрозы. Данная статья не ограничивает договорное право сторон расширить или ограничить сферу ее применения либо применять другой подход.</i></p> <p><i>Положение п. 3 в квадратных скобках определяет процедуру рассмотрения различий в отношении стандартов безопасности, о которых может быть представлено уведомление.</i></p>



<b>Статья 9 Авиационная безопасность (продолж.)</b>	
<p>пребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. [Каждая Сторона уведомляет другую Сторону о любых различиях между ее национальными правилами и практикой и стандартами по авиационной безопасности Приложений. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о срочном проведении консультаций с другой Стороной для обсуждения таких различий.]</p> <p>4. Каждая Сторона соглашается с тем, что к таким эксплуатантам воздушных судов может быть предъявлено требование о соблюдении положений по авиационной безопасности, упомянутых в п. 3 выше, применяемых другой Стороной при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этой другой Стороны. Каждая Сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки на борт. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.</p> <p>5. В случае возникновения инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Стороны оказывают друг другу помощь путем облегчения взаимосвязи и принятия других надлежащих мер с целью быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или устранения его угрозы.</p> <p>[6. Авиационные власти каждой Стороны имеют право в течение шестидесяти (60) дней с момента уведомления (или такого более короткого срока, какой будет согласован авиационными властями) провести на территории другой Стороны оценку</p>	<p><i>Альтернативные пп. 6 и 7 касаются соответственно проверки средств и процедур в области авиационной безопасности на территории другой стороны, необходимости быстрого проведения консультаций по вопросам безопасности</i></p>

<b>Статья 9</b> <b>Авиационная безопасность (продолж.)</b>	
<p>мер, применяемых или планируемых эксплуатантами воздушных судов в отношении рейсов, прибывающих с территории или убывающих на территорию первой Стороны. Административно-организационные мероприятия по проведению таких оценок согласуются авиационными властями и осуществляются незамедлительно в целях обеспечения быстрого проведения оценок.]</p> <p>[7. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений настоящей Статьи, первая Сторона может запросить проведения консультаций. Такие консультации начинаются в течение пятнадцати (15) дней с момента получения такой просьбы от любой из Сторон. Недостижение удовлетворительного соглашения в течение пятнадцати (15) дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Стороной. Если это продиктовано крайней необходимостью или с тем, чтобы не допустить дальнейшего несоблюдения положений настоящей статьи, первая Сторона может в любое время принять временные меры.]</p>	<p><i>(которые имеют более срочный характер, чем консультации по прочим вопросам) и возможности принятия временных мер, если таковые требуются.</i></p>

<b>Статья 10</b> <b>Защита проездных документов</b>	
<p>1. Каждая Сторона соглашается принимать меры к обеспечению защиты своих паспортов и прочих проездных документов.</p> <p>2. В связи с этим каждая Сторона соглашается устанавливать контроль в отношении законного создания, выдачи, проверки и использования паспортов и прочих проездных документов и удостоверений личности, выдаваемых этой Стороной или от имени этой Стороны.</p> <p>3. Каждая Сторона также соглашается устанавливать или совершенствовать процедуры, направленные на обеспечение того, чтобы проездные документы и удостоверения личности, выдаваемые ею, были такого качества, что ими невозможно было бы свободно злоупотреблять и их нельзя было бы незаконным способом легко изменять, копировать или выдавать.</p> <p>4. Согласно вышеуказанным целям каждая Сторона выдает свои паспорта и прочие проездные документы в соответствии с документом ИКАО Doc 9303 "Машиносчитываемые проездные документы", а именно: частью 1 "Машиносчитываемые паспорта", частью 2 "Машиносчитываемые визы" и/или частью 3 "Официальные машиносчитываемые проездные документы размера 1 и размера 2".</p> <p>5. Каждая Сторона также соглашается обмениваться оперативной информацией, касающейся подложных или поддельных проездных документов, и сотрудничать с другой Стороной в усилении противодействия мошенничеству с проездными документами, включая подлог или подделку проездных документов, использование подложных или поддельных проездных документов, использование действительных проездных документов лицами, выдающими себя</p>	<p><i>Технические требования ИКАО к машиносчитываемым проездным документам, содержащиеся в документе ИКАО Doc 9303, позволяют надежно устанавливать подлинность проездных документов и личность их владельцев и предусматривают эффективные меры предосторожности против видоизменения, подлога или подделки. Около 100 Договаривающихся государств выдают машиносчитываемые паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы в соответствии с техническими требованиями, содержащимися в документе Doc 9303. Резолюции ИКАО признают, что технические требования документа Doc 9303 не только являются эффективным средством ускорения прохождения пассажиров и членов экипажей международных рейсов через пункты пограничного контроля, но и повышают безопасность и усиливают программы соблюдения иммиграционных правил. Резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) и других органов ООН призывают государства укреплять международное сотрудничество в борьбе против незаконного ввоза иностранцев и предотвращении использования сфабрикованных документов.</i></p> <p><i>Включение данной статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против использования сфабрикованных и фальшивых проездных документов для незаконной миграции, незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i></p>

<b>Статья 10</b> <b>Защита проездных документов (продолж.)</b>	
<p>за других лиц, неправомерное использование подлинных проездных документов законными владельцами с целью содействия совершению правонарушения, использование недействительных или аннулированных проездных документов и использование проездных документов, полученных обманным путем.</p>	

<p style="text-align: center;"><b>Статья 11</b> <b>Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица</b></p>	
<p>1. Каждая Сторона соглашается установить эффективный пограничный контроль.</p> <p>2. В связи с этим каждая Сторона соглашается соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции, касающиеся пассажиров без права на въезд, пассажиров без документов и депортируемых лиц, в целях укрепления сотрудничества в борьбе с незаконной миграцией.</p> <p>3. В соответствии с вышеуказанными целями каждая Сторона соглашается выдавать или признавать, в зависимости от обстоятельств, письмо, касающееся "сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц", форма которого приводится в пункте b) добавления 9 к Приложению 9, при принятии мер согласно соответствующим пунктам главы 3 указанного Приложения, касающимся изъятия сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов.</p>	<p><i>Глава 3 Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции включает Стандарты и Рекомендуемую практику, в которых излагаются общие процедуры, подлежащие соблюдению государствами и авиапредприятиями при обращении с пассажирами без права на въезд, пассажирами без документов и депортируемыми лицами. Добавление 9 предусматривает замену сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, изъятых у пассажиров, использовавших их для совершения поездки. Основная идея указанных положений и добавления 9 заключается в изъятии из обращения сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов.</i></p> <p><i>Включение пунктов этой статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 12</b> <b>Сборы с пользователей</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2]</b></p> <p>1. Ни одна из Сторон не облагает или не разрешает облагать назначенные авиапредприятия другой Стороны более высокими сборами с пользователей, чем сборы, которыми облагаются ее собственные авиапредприятия, осуществляющие аналогичные международные сообщения.</p> <p>2. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций относительно сборов с пользователей между своим компетентным органом, взимающим сборы, [или поставщиком аэропортового или аэронавигационного обслуживания] и авиапредприятиями, пользующимися обслуживанием и средствами, предоставляемыми таким органом [или поставщиком обслуживания], по возможности, через посредство представительных организаций этих авиапредприятий. О любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей следует своевременно уведомлять таких пользователей, чтобы они имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений. Каждая Сторона также рекомендует своему компетентному органу, взимающему сборы, [или поставщику обслуживания] и таким пользователям обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов с пользователей.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1 и 2, вариант 2 из 2]</b></p> <p>1. Сборы с пользователей, которыми компетентные власти или органы, взимающие сборы, каждой</p>	<p><i>Эти два альтернативных подхода к формулировке положения о сборах с пользователей существенно отличаются друг от друга. В некоторых положениях упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения о данной деятельности, содержащиеся в настоящей части, распространяться на все авиапредприятия стороны, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Этот вариант более краток и просто повторяет принцип, регулирующий взимание сборов с пользователей, зафиксированный в статье 15 Конвенции, согласно которому сборы с иностранных воздушных судов не превышают сборы, взимаемые с собственных воздушных судов, занятых в аналогичных международных сообщениях.</i></p> <p><i>В этом положении поощряется проведение консультаций между органом, взимающим сборы, и пользователями, говорится о необходимости своевременно уведомлять о любых изменениях в сборах и обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов. Эти принципы отражают политику ИКАО в отношении сборов (Doc 9082). Поскольку некоторые государства осуществили коммерциализацию и приватизацию своих поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания и передали полномочия по установлению тарифов, дополнительно приводятся соответствующие формулировки, учитывающие такие ситуации.</i></p> <p><i>Во втором варианте данное положение включает некоторые принципы, которые также</i></p>

<b>Статья 12</b> <b>Сборы с пользователей (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1 и 2, вариант 2 из 2] (продолж.)</b></p> <p>Стороны могут облагать авиапредприятия другой Стороны, являющиеся справедливыми и умеренными, не носят неоправданно дискриминационный характер и справедливо распределяются между различными категориями пользователей. В любом случае авиапредприятия другой Стороны облагаются любыми такими сборами на условиях, которые не менее благоприятны, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому другому авиапредприятию на момент обложения сборами.</p> <p>2. Сборы с пользователей, которыми облагаются авиапредприятия другой Стороны, могут отражать, но не должны превышать полную стоимость для компетентных властей или органов, взимающих сборы, предоставления соответствующего аэропорта, охраны окружающей среды в районе аэропорта, обеспечения аэронавигации и предоставления средств и служб авиационной безопасности в аэропорту или в рамках аэропортовой системы. Такая полная стоимость может включать резонный доход на активы за вычетом амортизации. Средства и службы, за обеспечение которыми взимаются сборы, предоставляются на эффективной и экономичной основе.</p> <p>3. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций между компетентными властями или органами, взимающими сборы на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися средствами и службами, и рекомендует компетентным властям или органам и авиапредприятиям обмениваться такой информацией, которая может быть необходима для точной проверки обоснованности сборов в соответствии с принципами, зафиксированными в пунктах 1 и 2. Каждая Сторона рекомендует компетентным властям, взимающим сборы, своевременно уведомлять пользователей о любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей, чтобы пользователи имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений.</p>	<p><i>отражают политику, разработанную ИКАО. Однако вместо использования формулы статьи 15 Конвенции, как это делается в первом варианте, здесь применяется положение типа положения о "наиболее благоприятствуемой нации", которое шире по сфере применения, чем статья 15</i></p> <p><i>В настоящем положении излагаются некоторые принципы ИКАО, касающиеся возмещения расходов.</i></p> <p><i>Здесь излагаются требования в отношении консультаций, обмена информацией и своевременного уведомления, аналогичные требованиям, указанным в первом варианте.</i></p>

<p><b>Статья 12</b> <b>Сборы с пользователей (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1 и 2, вариант 2 из 2] (продолж.)</b></p> <p>4. При осуществлении процедур разрешения споров в соответствии со Статьей__ (Разрешение споров) ни одна из Сторон не считается нарушившей какого-либо положения настоящей статьи, если:</p> <p>а) она провела в течение разумного периода времени пересмотр сбора или практики, являющихся предметом жалобы, поданной другой Стороной; или</p> <p>б) после такого пересмотра она приняла все имеющиеся в ее распоряжении меры к исправлению любого сбора или любой практики, несовместимых с настоящей Статьей.</p> <p>[5. Аэропорты, воздушные трассы, службы управления воздушным движением и аэронавигационные службы, службы авиационной безопасности и прочие соответствующие средства и службы, обеспечиваемые на территории одной Стороны, предоставляются для использования авиапредприятиями другой Стороны на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях, на момент заключения соглашения об использовании.]</p>	<p><i>Во втором варианте вводится процесс пересмотра, который осуществляется до принятия каких-либо действий в отношении сборов с пользователей в рамках системы разрешения споров, и указывается, что положения данной статьи не нарушаются в смысле механизма разрешения споров, если процесс такого пересмотра начат.</i></p> <p><i>Формулировка в квадратных скобках по сути является более подробным вариантом статьи 15 Конвенции.</i></p>



<b>Статья 13</b> <b>Таможенные пошлины</b>	
<p>1. Каждая Сторона на основе взаимности в максимально возможной степени в соответствии со своим национальным законом освобождает назначенное авиапредприятие другой Стороны от [импортных ограничений], таможенных пошлин, акцизных налогов, досмотровых сборов и прочих государственных сборов и пошлин [не основанных на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии,] на воздушные суда, топливо, смазочные масла, расходные технические запасы, запасные части, включая двигатели, комплектное бортовое оборудование, бортприпасы и прочие предметы [например, печатные билетные бланки, авианакладные, любые рекламные материалы с изображением на них знаков компании и обычные рекламные материалы, распространяемые бесплатно этим назначенным авиапредприятием], предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией и обслуживанием воздушных судов назначенного авиапредприятия такой другой Стороны, эксплуатирующей договорные линии.</p> <p>2. Освобождения, предоставляемые в силу настоящей статьи, применяются к упоминаемым в пункте 1 предметам:</p> <p>а) ввозимым на территорию одной Стороны назначенным авиапредприятием другой Стороны или от имени этого авиапредприятия;</p> <p>б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны по прибытии на территорию другой Стороны или при убытии с этой территории; или</p> <p>в) принимаемым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны на территории другой Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий,</p> <p>независимо от того, используются или расходуются ли такие предметы полностью в пределах территории Стороны, предоставляющей освобождение, при условии, что право собственности на такие предметы не переходит на территории названной Стороны.</p>	<p><i>Положение о таможенных и прочих пошлинах имеется почти во всех соглашениях о воздушных сообщениях и дополняет положение об освобождении от них топлива, смазочных масел, запасных частей, комплектного оборудования и бортприпасов, находящихся на борту по прибытии на территорию другого государства, содержащееся в статье 24 Конвенции. Оно отражает также политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632). Цель данного положения заключается в освобождении полетов международной авиации от различных таможенных пошлин и прочих налогов на топливо, запасные части, запасы и оборудование, которые обычно применяются к иностранному воздушному судну, когда оно совершает операции в другой юрисдикции. Характер деятельности международного воздушного транспорта и потенциально негативное экономическое влияние таких налогов являются разумным обоснованием для почти всеобщего признания данного положения.</i></p> <p><i>В некоторых ситуациях такое освобождение не является полным освобождением от всех налогов и сборов и в тех случаях, когда, например, за обслуживание, предоставляемое международному воздушному транспорту, взимаются установленные правительством сборы (например, таможенные и карантинные), в соглашении необходимо делать оговорку типа: "не основанные на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии". К другим предметам, которые могут быть охвачены (но которые не были включены в данную статью), относятся оборудование, используемое для бронирования и осуществления операций, оборудование для обеспечения авиационной безопасности, оборудование для погрузки груза и обслуживания пассажиров, инструктивные материалы и учебные средства.</i></p>

<b>Статья 13</b> <b>Таможенные пошлины (продолж.)</b>	
<p>3. Комплектное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, обычно находящиеся на борту воздушного судна, назначенного авиапредприятия любой из Сторон, могут быть выгружены на территории другой Стороны только с согласия таможенных властей этой территории. В таком случае они могут быть помещены под надзор названных властей до тех пор, пока не будут реэкспортированы или использованы иным образом в соответствии с таможенными правилами.</p>	

<b>Статья 14 Налогообложение</b>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1–3, вариант 1 из 2]</b></p> <p>1. Прибыль от эксплуатации воздушных судов назначенного авиапредприятия при международных перевозках подлежит обложению налогами только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием.</p> <p>2. Капитал, составляемый воздушными судами, эксплуатируемыми при международных перевозках назначенным авиапредприятием, и движимым имуществом, относящимся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит налогообложению только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием.</p> <p>3. При наличии специального соглашения между Сторонами об исключении двойного налогообложения в отношении подоходного налога и налога на капитал, положения последнего имеют преимущественную силу.</p>	<p><i>Хотя положение об обложении налогами доходов и капитала в соглашениях широко не применяется, что объясняется частично тем, что такие вопросы могут быть предметом отдельного договора между сторонами о двойном налогообложении, данное положение включено с учетом политики ИКАО (Дос 8632), предусматривающей предоставление такого освобождения. Поскольку вопрос налогообложения и соглашений о налогообложении между государствами является вопросом, относящимся к компетенции финансовых полномочных органов, включение положения, подобного тому, которое здесь приводится, требует участия таких органов в определении и согласовании его формулировки.</i></p> <p><i>В данном варианте пп. 1 и 2 касаются налогообложения соответственно доходов и капитала.</i></p> <p><i>Пункт 3 предусматривает, что договор между сторонами о двойном налогообложении лишает данные положения настоящего соглашения юридического действия</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1–3, вариант 2 из 2]</b></p> <p>1. Прибыль или доходы от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках,</p>	<p><i>Данный вариант освобождает авиапредприятия от некоторых налогов, взимаемых</i></p>

<p><b>Статья 14</b> <b>Налогообложение (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункты 1–3, вариант 2 из 2]</b> (продолж.)</p> <p>получаемые авиапредприятием одной Стороны, в том числе в результате участия в коммерческих соглашениях между авиапредприятиями или в совместных деловых предприятиях, освобождаются от любого налога на прибыль или подоходного налога, взимаемого правительством другой Стороны.</p> <p>2. Капитал и имущество авиапредприятия одной Стороны, относящиеся к эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, освобождаются от всех налогов на капитал и имущество, взимаемых правительством другой Стороны.</p> <p>3. Прибыль, получаемая авиапредприятием одной Стороны в результате отчуждения воздушных судов, эксплуатируемых при международных перевозках, и движимого имущества, относящегося к эксплуатации таких воздушных судов, освобождается от любого налога на прибыль, взимаемого правительством другой Стороны.</p> <p>[4.* Каждая Сторона на основе взаимности предоставляет налоговую льготу в отношении налога на добавленную стоимость или аналогичного косвенного налога на товары и услуги, предоставляемые авиапредприятию, назначенному другой Стороной, и используемые для целей осуществления международных воздушных сообщений. Налоговая льгота может предоставляться в виде освобождения от налога или его возврата.]</p>	<p><i>правительством другой стороны, без указания на то, где авиапредприятия подлежат налогообложению (т. е. на территории, где осуществляется фактическое управление авиапредприятием), определяя, таким образом, объем освобождения от налогов.</i></p> <p><i>Пункт 1 конкретно освобождает от налогообложения прибыли и доходов, получаемых в рамках коммерческих соглашений между авиапредприятиями.</i></p> <p><i>Освобождение является обоюдным, хотя сфера его распространения, как указывает пункт, приводимый в квадратных скобках, может варьироваться. Например, стороны могут также пожелать включить импортные ограничения либо такие принадлежности авиапредприятий, как билетные бланки или компьютерное оборудование.</i></p>

<b>Статья 15</b> <b>Добросовестная конкуренция</b>	
<b>Традиционный подход</b>	
<p>Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые возможности для эксплуатации маршрутов, указанных в Соглашении.</p>	<p><i>Эта традиционная формулировка основана на положении Конвенции (статья 44 f)) о том, что каждое Договаривающееся государство имеет "справедливые возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".</i></p>
<b>Промежуточный подход</b>	
<p>Каждая Сторона соглашается:</p> <p>а) что каждое назначенное авиапредприятие должно иметь справедливые и равные возможности для конкуренции при осуществлении международных воздушных перевозок, регулируемых Соглашением; и</p> <p>б) принимать меры к устранению всех форм дискриминации или практики недобросовестной конкуренции, которые негативно сказываются на конкурентом положении назначенного авиапредприятия другой Стороны.</p>	<p><i>Ограниченный промежуточный подход состоит в применении принципа справедливых и равных возможностей к маршрутам, указанным в приложении к соглашению. Однако здесь приводится расширенный вариант, включающий также п. б).</i></p>
<b>Полная либерализация</b>	
<p>Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые условия для конкуренции в соответствии с законами Сторон о конкуренции.</p>	<p><i>В обстановке полной либерализации законы сторон о конкуренции будут применяться с целью обеспечения всем назначенным авиапредприятиям справедливых условий для конкуренции. Важнейшим элементом на этом этапе является достижение соглашения или взаимопонимания между сторонами по вопросу о том, законодательство какой стороны будет применяться при рассмотрении заявлений о применении антиконкурентной практики.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 16</b> <b>Провозная емкость</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Предварительное определение</b></p> <p>1. Общая емкость, подлежащая предоставлению на договорных линиях назначенными авиапредприятиями Сторон, согласовывается между или утверждается авиационными властями Сторон перед началом перевозок, а затем в соответствии с предполагаемыми потребностями перевозок.</p> <p>2. Основной целью перевозок на договорных линиях, подлежащих эксплуатации назначенными авиапредприятиями Сторон, является предоставление при разумных коэффициентах загрузки емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между территориями двух Сторон.</p> <p>3. Каждая Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям обеих Сторон справедливые и равные возможности для выполнения договорных перевозок между их соответствующими территориями, с тем чтобы обеспечить равенство и взаимную выгоду, в принципе, путем разделения совокупной емкости между Сторонами.</p>	<p><i>Три типовых положения об установлении емкости по методам предварительного определения, соглашения "Бермуды-I" и полной либерализации были разработаны ИКАО в начале 1980-х годов для охвата основных регулятивных подходов государств к определению емкости, предлагаемой их назначенными авиапредприятиями. Подробный инструктивный материал о применении и целях каждого из этих методов приводится в документе Doc 9587.</i></p> <p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость на основе метода предварительного определения, при котором обе стороны или все назначенные авиапредприятия с разрешения правительства заблаговременно совместно договариваются об общей емкости, предлагаемой на каждом маршруте; увеличение емкости предполагает утверждение обеими сторонами.</i></p> <p><i>По количеству двусторонних соглашений наиболее распространенным является традиционный метод регулирования провозной емкости на основе ее предварительного определения. Требование о заключении взаимных соглашений между правительствами и авиапредприятиями обеспечивает, что каждая сторона может требовать, чтобы назначенные авиапредприятия обеих сторон предлагали одинаковые емкости на всех маршрутах, и что оба правительства будут согласовывать любые изменения предлагаемой емкости. Определенная гибкость достигается благодаря применению практики индивидуального утверждения сторонами "дополнительных секций" (т. е. полетов в дополнение к регулярным), например, во время отпускных периодов, когда спрос на перевозки временно, но резко возрастает. Более формальный подход состоит в том, что по достижении соглашения относительно основных прав в отношении емкости стороны договариваются о ее временном увеличении, которое, однако, не является изменением прав, касающихся емкости.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 16</b> <b>Провозная емкость (продолж.)</b></p>	
<p>4. Каждая Сторона и ее назначенное авиа-предприятие(я) принимает(ют) во внимание интересы другой Стороны и ее назначенного авиапредприятия(й), с тем чтобы не подвергать неправомерному воздействию перевозки, осуществляемые последней.</p> <p>5. Если в процессе рассмотрения этого вопроса Стороны не приходят к соглашению о подлежащей предоставлению емкости на договорных линиях, емкость, которая может быть предоставлена назначенными авиапредприятиями Сторон, не превышает совокупной емкости (в том числе с учетом сезонных колебаний), предоставление которой было предварительно согласовано.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>Промежуточный подход</b></p> </div> <p align="center"><b>Бермуды-I</b> [в качестве альтернативы см. раздел "<b>Частичная либерализация и предопределенное увеличение</b>" ниже]</p> <p>1. Средства воздушного транспорта, предоставляемые пассажирам, должны точно удовлетворять потребности пассажиров в таком транспорте.</p> <p>2. Назначенное авиапредприятие или авиа-предприятия каждой Стороны имеют справедливую и равную возможность для [конкуренции] [эксплуатации] на любом согласованном маршруте между территориями двух Сторон.</p> <p>3. Каждая Сторона принимает во внимание интересы авиапредприятий другой Стороны с тем, чтобы не подвергать неправомерному воздействию их возможность предлагать обслуживание, охватываемое настоящим Соглашением.</p>	<p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость на основе метода соглашения "Бермуды-I", в соответствии с которым авиа-предприятия определяют емкость индивидуально, исходя из количественных критериев и при условии ее пересмотра ex post facto сторонами.</i></p> <p><i>По методу регулирования емкости в соответствии с соглашением "Бермуды-I" стороны принимают принципы регулирования, которыми должны руководствоваться авиа-предприятия, предоставляя, однако, каждому авиапредприятию право определять в соответствии с данными принципами собственную емкость на основе проводимого авиапредприятием анализа потребностей рынка. Емкость, используемая на согласованных маршрутах, подлежит пересмотру ex post facto авиационными властями посредством проведения консультаций. Сохранение соглашения сторон относительно принципов определения емкости, а также эффективное функционирование механизма пересмотра ex post facto имеют исключительно важное значение для успешного применения данного метода.</i></p>

<b>Статья 16</b>	
<b>Провозная емкость (продолж.)</b>	
<b>Промежуточный подход</b>	
<b>Бермуды-I (продолж.)</b>	
<p>4. Обслуживание, предоставляемое назначенным авиапредприятием в соответствии с настоящим Соглашением, имеет в качестве своей основной цели предоставление емкости, достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между страной, национальным перевозчиком которой является это авиапредприятие, и страной конечного пункта назначения загрузки. При выполнении таких перевозок право посадки или высадки международных пассажиров, направляющихся в третьи страны, или в пункте или пунктах на маршрутах, указанных в настоящем Соглашении, осуществляется в соответствии с общими принципами упорядоченного развития международного воздушного транспорта, которых придерживаются обе Стороны, и определяется общим принципом в отношении того, что емкость должна быть связана с:</p> <p>а) потребностями в перевозках между страной начала перевозки и странами конечного пункта назначения перевозки;</p> <p>б) потребностями сквозных перевозок авиапредприятий; и</p> <p>с) потребностями перевозок в районе, через который авиапредприятие осуществляет полеты, с учетом местных и региональных перевозок.</p> <p>5. Во всех случаях, когда какая-либо из Сторон требует пересмотра предоставляемой в соответствии с данным Соглашением емкости, между Сторонами организовывается проведение консультаций для обеспечения применения принципов данного Соглашения, регулирующих осуществление перевозок.</p> <p><b>Частичная либерализация и предопределенное увеличение [см. в качестве альтернативы раздел "Бермуды-I" выше]</b></p>	<p><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу частичной либерализации и заранее определенного увеличения, при котором стороны соглашаются не регулировать емкость на некоторых линиях или маршрутах, и/или по одной из нескольких формул регулярного увеличения емкости отдельными</i></p>



<b>Статья 16</b> <b>Провозная емкость (продолж.)</b>	
<p data-bbox="159 331 782 466"><b>Частичная либерализация и предопределенное увеличение (продолж.)</b> [см. в качестве альтернативы раздел "Бермуды-I" выше] (продолж.)</p> <div data-bbox="289 1192 695 1264" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p data-bbox="337 1205 646 1234"><b>Полная либерализация</b></p> </div> <p data-bbox="311 1285 630 1314" style="text-align: center;"><b>Свободное определение</b></p> <p data-bbox="142 1335 799 1495">1. Каждая Сторона разрешает каждому назначенному авиапредприятию определять предлагаемую им частоту и емкость международных воздушных перевозок, исходя из коммерческих соображений на рынке.</p> <p data-bbox="142 1549 799 1881">2. Ни одна из Сторон не вводит ограничения на объем, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с защитой окружающей среды, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции.</p>	<p data-bbox="824 331 1481 499"><i>авиапредприятиями. Дополнительная гибкость в некоторых рынках или в отношении некоторых перевозок и 2) предопределенное увеличение – соглашение относительно формулы или графика будущего увеличения емкости.</i></p> <p data-bbox="824 520 1481 844"><i>Примеры частичной либерализации включают снятие ограничений по провозной емкости в отношении: 1) чистогрузовых перевозок; 2) нерегулярных пассажирских перевозок в пункты, не обслуживаемые авиапредприятиями, выполняющими регулярные полеты; и 3) регулярных перевозок в пункты, не обслуживаемые по существующим соглашениям, включая ограничения по размеру воздушного судна и по частоте выполняемых полетов.</i></p> <p data-bbox="824 865 1481 1201"><i>Примеры предопределенного увеличения включают: 1) изменение процентного соотношения емкости между назначенными авиапредприятиями на маршруте с 50–50 на 60–40; 2) согласованное ежегодное увеличение количества кресел, предоставляемых отдельными авиапредприятиями на рынках пар городов; и 3) согласованное увеличение емкости на несколько лет. Изменения часто согласуются в рамках соглашения об "открытом небе".</i></p> <p data-bbox="824 1335 1481 1537"><i>Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу свободного определения, при котором индивидуальные авиапредприятия определяют предлагаемую емкость без утверждения или вмешательства при условии соблюдения закона(ов) о конкуренции.</i></p> <p data-bbox="824 1558 1481 1810"><i>По методу свободного определения, обычно используемому в соглашениях и договоренностях об "открытом небе", стороны соглашаются упразднить свой непосредственный двусторонний контроль за провозной емкостью с сохранением возможности применения методов недискриминационного многостороннего контроля в соответствии с Конвенцией.</i></p>

<p><b>Статья 16</b> <b>Провозная емкость (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация</b> <b>Свободное определение (продолж.)</b></p> <p>3. Ни одна из Сторон не вводит для назначенных авиапредприятий другой Стороны требование о праве первого выбора, норме перевозок, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок.</p> <p>4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятий другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в приложении к настоящему Соглашению. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она определяет минимальные требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и назначенные авиапредприятия другой Стороны.</p>	<p><i>В соглашениях, заключаемых по методу свободного определения, нет конкретных положений о соотношении между емкостью и спросом, и необходимая корректировка в этом случае достигается отдельными авиапредприятиями путем конкурентного ценообразования и составления расписаний с учетом рыночной конъюнктуры. Этот механизм функционирует менее эффективно, когда стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура нарушается или ухудшается.</i></p> <p><i>Метод свободного определения, как правило, запрещает все формы дискриминации или приемы недобросовестной конкуренции, включая грабительское ценообразование, и предусматривает возможные консультации и меры по их устранению. В положении о гарантиях в отношении методов недобросовестной конкуренции рассматривается эта дополнительная и заслуживающая похвалы процедура.</i></p> <p><i>Принимая во внимание свободу действий, предоставляемую назначенным авиапредприятиям в отношении предоставляемой ею емкости, а также с учетом потенциальной возможности совершения таких антиконкурентных действий, как "демпинг емкости", подход, основанный на полной либерализации, должен применяться при условии возможности вмешательства на основе законов сторон о конкуренции.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы)</b></p>	
<div data-bbox="258 856 667 932" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center"><b>Традиционный подход</b></p> </div> <p align="center"><b>Двойное утверждение</b></p> <p>1. Тарифы, которые должны применяться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями какой-либо Стороны за обслуживание, предусмотряемое этим соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, разумную прибыль, тарифы других авиапредприятий и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.</p>	<p><i>ИКАО разработала подробный инструктивный материал по всем аспектам международных тарифов. Дополнительные подробные пояснительные примечания относительно использования и применения этих положений содержатся в документе Doc 9587. При применении традиционного и промежуточного подходов имеется возможность объединения подходов, при котором один принцип регулирования будет применяться, например, к обычным тарифам, а другой – к льготным. Таким образом, данные положения могут использоваться гибко с отбором соответствующих элементов каждого подхода по мере необходимости.</i></p> <p><i>Определение термина "тариф" или "ценообразование" включено в статью "Определения".</i></p> <p><i>Традиционная модель двойного утверждения остается наиболее распространенным (по количеству двусторонних соглашений) подходом к установлению тарифов. В рамках данного подхода можно обеспечить определенную степень либерализации, если обе стороны предоставят назначенным авиапредприятиям свободу действий в определении тарифов, которые они готовы утвердить, или если они согласятся утверждать некоторые тарифы, такие, например, как отвечающие критериям режима зонального ценообразования.</i></p> <p><i>Сторонам может потребоваться достижение соглашения относительно того, какие факторы следует включить или выделить.</i></p>

<b>Статья 17 Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b>	
<p data-bbox="175 348 764 415"><b>Традиционный подход/двойное утверждение (продолж.)</b></p> <p data-bbox="305 432 634 464"><b>[Пункт 2, вариант 1 из 3]</b></p> <p data-bbox="142 480 797 911">2. Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультаций, если необходимо, с другими авиапредприятиями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удается, каждое назначенное авиапредприятие может разработать тарифы самостоятельно.</p> <p data-bbox="305 932 634 963"><b>[Пункт 2, вариант 2 из 3]</b></p> <p data-bbox="142 980 797 1545">2. Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиапредприятиями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из Сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа [так же, как ни одна из Сторон не препятствует участию или не требует участия назначенного авиапредприятия(й) одной из Сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов]. Каждое назначенное авиапредприятие может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.</p> <p data-bbox="305 1587 634 1619"><b>[Пункт 2, вариант 3 из 3]</b></p> <p data-bbox="142 1635 797 1833">2. По возможности, авиапредприятия устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиапредприятиями Сторон, если обе Стороны разрешают назначенным авиапредприятиям участвовать в деятельности надлежащего международного меха-</p>	<p data-bbox="824 480 1479 814"><i>Механизм разработки тарифов включает два варианта, которые отличаются друг от друга степенью уделения внимания необходимости заключения многостороннего или двустороннего соглашения между авиапредприятиями. Под эгидой Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) авиапредприятия могут участвовать в процессе координации тарифов в целях интерлайна при условии утверждения правительствами и соблюдения их требований.</i></p>

<b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход/двойное утверждение</b> (продолж.)</p> <p>низма(ов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее.</p> <p>3. Каждая Сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием(ями) [другой Стороны] [обеих Сторон] за перевозку на свою территорию или со своей территории. Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за ___ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В особых случаях этот максимальный период может быть сокращен.</p> <p>4. Тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся сторон за перевозку между их территориями, подлежат утверждению обеими Сторонами. [Тарифы, взимаемые назначенным авиапредприятием одной из Сторон за перевозки между территорией другой Стороны и территорией третьего государства, при представлении обслуживания, предусмотренного соглашением, подпадают под требования к утверждению, предъявляемые другой Стороной.]</p> <p>5. Утверждение тарифов любой Стороной, вытекающее из положений пункта 4 выше, может доводиться до сведения авиапредприятия(й), представившего(их) эти тарифы. Однако если Сторона не уведомила в письменном виде другую Сторону об отклонении таких тарифов [и [или] соответствующее(ие) авиапредприятие(я)] в течение ___ дней с даты представления тарифов, эти тарифы считаются утвержденными. В случае сокращения периода представления в соответствии с п. 3 Стороны могут согласиться соответственно сократить период представления уведомления о любом отклонении. Ни один тариф не вступает в силу, если любая Сторона представляет уведомление об отклонении [за исключением случаев, изложенных в пункте 6 ниже].</p>	<p><i>С учетом необходимости упорядочения процедур представления тарифов в данном положении говорится о максимальном периоде представления без указания количества дней (обычно 30), который подлежит определению сторонами с учетом преобладающих обстоятельств заключения данного двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>В отличие от требований относительно представления тарифов, которые могут иметь весьма широкое применение, под сферу утверждения подпадают прежде всего тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в компетенцию двух сторон. Оно также включает вариант, касающийся тарифов на перевозку на территорию третьей стороны.</i></p> <p><i>В отношении альтернативных процедур прямо выраженного и молчаливого одобрения в данном положении признается потребность в упорядочении представления тарифов и подчеркивается последний подход. Как и в отношении срока представления тарифов, период времени, в течение которого должно направляться любое уведомление об отклонении, не указывается (обычно 15 дней при представлении/уведомлении за 30 дней) и согласуется сторонами, исходя из конкретных условий двустороннего соглашения.</i></p>

<b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход/двойное утверждение</b> (продолж.)</p> <p>6. Каждая Сторона может запросить проведения консультаций, касающихся любых тарифов авиапредприятия любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление о несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через __ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного разрешения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу. Если соглашения достичь не удастся, преимущественную силу приобретает любое решение об отклонении тарифа [за исключением случаев, предусмотренных пунктом 6.2].</p> <p>7. [Если Стороны не в состоянии разрешить вопрос в отношении тарифов, упомянутых в пункте 4, спор разрешается в соответствии с положениями Статьи __ настоящего Соглашения.]</p> <p>8. Тариф, установленный в соответствии с настоящим положением, сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующее авиапредприятие(я) до истечения его срока действия, при наличии такового, или до утверждения новых тарифов. [Однако срок действия тарифа не продлевается более чем на __ месяцев после даты истечения срока его действия, если это не согласовано Сторонами. При утверждении тарифа без указания даты истечения срока и в тех случаях, когда новый тариф не представляется и не согласовывается, этот тариф остается в силе до момента, когда любая из Сторон уведомит об отмене его утверждения по ее собственной инициативе либо по просьбе соответствующего авиапредприятия(й). Такая отмена утверждения не вступает в силу без предварительного уведомления не менее чем за __ дней.]</p>	<p><i>Данное положение предусматривает конкретный процесс консультаций, к применению которого следует прибегать в рамках двустороннего регулирования тарифов без ограничения условий его применения. В каждом случае сроки проведения таких консультаций не указываются, т. к. подлежат определению сторонами с учетом конкретных обстоятельств.</i></p> <p><i>Данная факультативная формулировка отражает традиционную процедуру арбитражного разрешения споров при невозможности урегулирования разногласий сторонами посредством процесса консультаций.</i></p> <p><i>Текст о сроке действия установленных тарифов охватывает такие случаи, как отмена тарифов соответствующим авиапредприятием(ями) или отклонение (ранее утвержденного тарифа) одной или обеими сторонами. Продление срока действия тарифа зависит от применяемого режима утверждения и может быть ограничено 12 месяцами.</i></p>

<b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход/двойное утверждение</b> (продолж.)</p> <p>9. [Стороны стремятся обеспечить наличие в рамках их юрисдикций действенного и эффективного механизма для расследования случаев нарушения каким-либо авиапредприятием, агентом по пассажирским или грузовым перевозкам, организатором туров или экспедитором грузов тарифов, установленных в соответствии с настоящим положением. Кроме того, они обеспечивают, чтобы нарушение таких тарифов преследовалось с использованием правовых норм, применяемых на согласованной и недискриминационной основе.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <b>Промежуточный подход</b> </div> <p style="text-align: center;"><b>Страна начала перевозки</b></p> <p>[См. в качестве альтернативы раздел "Двойное отклонение" ниже]</p> <p>1. Тарифы, которые должны применяться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями какой-либо Стороны за обслуживание, предусматриваемое настоящим Соглашением, устанавливаются на разумных уровнях, при этом должное внимание уделяется всем связанным с этим факторам, включая интересы клиентов, эксплуатационные расходы, особенности перевозки, разумную прибыль, тарифы других авиапредприятий и другие коммерческие соображения, связанные с рынком перевозок.</p> <p>2. Стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут оказаться нежелательными, будучи необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, искусственно заниженными благодаря прямым или косвенным субсидиям или поддержке или "грабительскими".</p>	<p style="text-align: center;"><i>Положение об обеспечении соблюдения тарифов включено в качестве факультативного.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Принцип установления тарифов страной начала перевозки ("принцип страны начала перевозки") представляет собой промежуточный вариант между двойным утверждением, который по-прежнему является самым распространенным методом регулирования тарифов, и двойным отклонением, при котором заинтересованные стороны не имеют односторонних полномочий на вмешательство в определение тарифов.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>У сторон может возникнуть необходимость в достижении соглашения относительно того, какие факторы следует включить или выделить.</i></p>

<b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b>	
<b>Промежуточный подход</b> <b>Страна начала перевозки (продолж.)</b>	
<b>[Пункт 3, вариант 1 из 3]</b>	
<p>3. Тарифы согласовываются, по возможности, соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после проведенного, по необходимости, обсуждения с их соответствующими правительствами и консультациями, если необходимо, с другими авиапредприятиями. Такое согласование, по возможности, достигается с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Если многостороннего или двустороннего согласования достичь не удастся, каждая назначенное авиапредприятие может разработать тарифы самостоятельно.</p>	<p><i>Механизм разработки тарифов включает два варианта, в которых делается все более меньший акцент на необходимость многостороннего или двустороннего согласования тарифов между авиапредприятиями. Под эгидой ИАТА авиапредприятия могут участвовать в процессе координации тарифов в целях интерлайна при условии утверждения правительствами и соблюдения их требований.</i></p>
<b>[Пункт 3, вариант 2 из 3]</b>	
<p>3. Тарифы могут согласовываться соответствующими назначенными авиапредприятиями обеих Сторон после консультаций, по мере необходимости, с другими авиапредприятиями. Такое согласование может быть достигнуто с помощью соответствующего международного механизма по координации тарифов. Однако ни одна из Сторон не ставит участие в многостороннем процессе координации тарифов перевозчиков условием для утверждения какого-либо тарифа, так же, как ни одна из Сторон не препятствует участию или не требует участия авиапредприятия(й) одной из Сторон в таком многостороннем процессе координации тарифов. Каждое назначенное авиапредприятие может, по желанию, разработать тарифы самостоятельно.</p>	
<b>[Пункт 3, вариант 3 из 3]</b>	
<p>3. По возможности, назначенные авиапредприятия устанавливают тарифы самостоятельно. Однако тарифы могут согласовываться назначенными авиапредприятиями Сторон, если обе Стороны</p>	



<p><b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b></p>	
<p><b>Промежуточный подход</b> <b>Страна начала перевозки (продолж.)</b></p>	
<p><b>[Пункт 3, вариант 3 из 3] (продолж.)</b></p>	
<p>разрешают назначенным авиапредприятиям участвовать в деятельности надлежащего международного механизма(ов) по координации тарифов. Любое соглашение о тарифах, заключенное в результате такой деятельности, подлежит утверждению каждой Стороной и может быть отклонено в любое время, независимо от того, было ли оно утверждено ранее.</p> <p>4. Каждая Сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием(ями) [другой Стороны] [обеих Сторон] за перевозку на свою территорию или со своей территории. Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за __ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В особых случаях этот максимальный период может быть сокращен.</p> <p>5. Каждая Сторона имеет право утверждать или отклонять тарифы на перевозки в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон с начальным пунктом вылета на своей территории. [Тарифы, взимаемые назначенным авиапредприятием одной из Сторон за перевозки между территорией другой Стороны и территорией третьего государства, при представлении обслуживания, предусмотренного настоящим Соглашением, подпадают под требования к утверждению, предъявляемые другой Стороной]. Ни одна из Сторон не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемых тарифов или сохранению действующих тарифов на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон с начальным пунктом вылета на территории другой Стороны.</p>	<p><i>С учетом необходимости упорядочения процедур представления тарифов в этом положении говорится о максимальном периоде представления без указания количества дней (обычно 30), который определяется сторонами в зависимости от превалирующих условий заключения данного двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>В отличие от требований относительно представления тарифов, которые могут иметь широкое распространение, сфера действия утверждения охватывает прежде всего тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в пределы регулятивной компетенции двух сторон. Принцип страны начала перевозки составляет промежуточный вариант между двойным утверждением, который по-прежнему является самым распространенным методом регулирования тарифов, и двойным отклонением, при котором заинтересованные стороны не имеют односторонних полномочий на вмешательство в определение тарифов. Пункт об утверждении также включает вариант, предусматривающий определение тарифов на перевозку на территорию третьей стороны.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход</b> <b>Страна начала перевозки (продолж.)</b></p> <p style="text-align: center;"><b>[Пункт 3, вариант 3 из 3] (продолж.)</b></p> <p>6. Утверждение тарифов любой Стороной, вытекающее из положений пункта 5 выше, может доводиться до сведения авиапредприятия(й), представившего(их) эти тарифы. Однако если Сторона не уведомила в письменном виде другую Сторону об отклонении таких тарифов [и[или] соответствующее(ие) авиапредприятие(я)] в течение __ дней с даты представления тарифов, эти тарифы считаются утвержденными. В случае сокращения периода представления в соответствии с пунктом 4 настоящего положения Стороны могут согласиться соответственно сократить период представления уведомления о любом отклонении.</p> <p>7. В тех случаях, когда любая Сторона считает, что тариф подпадает под категории, описанные в пункте 2 выше, эта Сторона представляет другой Стороне уведомление о несогласии [как можно раньше и по крайней мере] в течение __ дней с даты уведомления или представления тарифов и может сама воспользоваться процедурами консультаций, изложенными в пункте 8 ниже.</p> <p>8. Каждая Сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любых тарифов авиапредприятия любой Стороны за обслуживание, предусмотренное настоящим Соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление об отклонении или несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через __ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного разрешения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу. Если соглашения достичь не удастся, преимущественную силу приобретает решение Стороны, на территории которой начинается перевозка.</p>	<p><i>Срок представления уведомления, т. е. период, в течение которого должно быть представлено уведомление об отклонении, не указывается (обычно 15 дней при представлении/уведомлении за 30 дней) и подлежит определению сторонами в зависимости от конкретных условий их двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>Традиционное положение о разрешении споров посредством арбитража неприменимо в случае использования принципа страны начала перевозки или принципа двойного отклонения, при которых применяется только положение о проведении консультаций. Однако споры по поводу применения такой антиконкурентной практики, как грабительское ценообразование, вполне могут возникать и в случае применения принципа страны начала перевозки и принципа двойного отклонения. С учетом важного значения фактора времени в подобных спорах, возникающих в рамках этих более либеральных режимов, сторонам предлагается использовать ускоренную процедуру разрешения споров, специально разработанную для определения тарифов и провозной емкости, которая приводится в статье о разрешении споров.</i></p>

<p><b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b></p>	
<p><b>Промежуточный подход</b> <b>Страна начала перевозки (продолж.)</b></p>	
<p><b>[Пункт 3, вариант 3 из 3] (продолж.)</b></p>	
<p>9. Тариф, установленный в соответствии с настоящей Статьей, сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующее авиапредприятие(я), или до тех пор, пока не будет утвержден новый тариф. [Однако срок действия тарифа не продлевается более чем на __ месяцев после даты истечения срока его действия, если это не согласовано Сторонами. При утверждении срока его действия и в отсутствие представленного и утвержденного нового тарифа этот тариф остается в силе до его аннулирования любой из Сторон по своей инициативе или по просьбе соответствующих авиапредприятий. Такая отмена утверждения не вступает в силу без предварительного уведомления не менее чем за __ дней.]</p>	<p><i>Текст о сроке действия установленных тарифов охватывает такие случаи, как отмена тарифов соответствующим авиапредприятием(ями) или отклонение (ранее утвержденного тарифа) стороной, на территории которой начинается перевозка.</i></p> <p><i>Продление срока действия тарифа будет зависеть от применяемого режима утверждения и может быть ограничено 12 месяцами.</i></p>
<p>10. [Стороны стремятся обеспечить наличие в рамках их юрисдикций действенного и эффективного механизма расследования случаев нарушения каким-либо авиапредприятием(ями), агентом по пассажирским или грузовым перевозкам, организатором туров или экспедитором грузов тарифов, установленных в соответствии с настоящим положением. Кроме того, они обеспечивают, чтобы нарушение таких тарифов преследовалось с использованием правовых норм, применяемых на согласованной и недискриминационной основе.]</p>	<p><i>Положение об обеспечении соблюдения тарифов включено в качестве факультативного.</i></p>
<p><b>Двойное отклонение</b></p>	<p><i>Требование о том, что для того, чтобы помешать вступлению тарифа в силу, он должен быть отклонен обеими сторонами, дает авиапредприятиям большую свободу действий при установлении тарифов. Если одна сторона не будет иметь оснований полагать, что в процессе консультаций она сможет убедить другую сторону в необходимости отклонения или изменения тарифа, она навряд ли будет принимать меры против его применения, поскольку такие действия не будут иметь реального эффекта.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;">Двойное отклонение (продолж.)</p> <p style="text-align: center;">[См. в качестве альтернативы раздел "Страна начала перевозки" выше]</p> <p>1. Стороны соглашаются уделять особое внимание тарифам, которые могут оказаться нежелательными, будучи необоснованно дискриминационными, непомерно высокими или ограничительными ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением, искусственно заниженными, благодаря прямым или косвенным субсидиям или поддержке, или "грабительскими".</p> <p style="text-align: center;">[Пункт 2, вариант 1 из 2]</p> <p>2. Каждая Сторона может потребовать уведомления или представления тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием(ями) [другой Стороны] [обеих Сторон] за перевозку на свою территорию или со своей территории. Такое уведомление или представление тарифов требуется не более чем за __ дней до предлагаемой даты введения тарифа. В особых случаях этот максимальный период может быть сокращен.</p>	<p><i>Предоставление авиапредприятиям большей свободы при установлении тарифов и ограничение способности сторон препятствовать вступлению тарифов в силу на данном и последующих этапах полной либерализации вызывает потребность в наличии механизма решения проблем антиконкурентного поведения вне рамок тарифного режима. Двумя возможными подходами в этом отношении являются применение статьи о гарантиях, содержащейся в ТСВС, и применение законодательств сторон о конкуренции.</i></p> <p><i>В некоторых статьях, касающихся двойного отклонения, термин "тарифы" заменяется более общим термином "ценообразование".</i></p> <p><i>Данное положение чрезвычайно широко используется в положениях соглашений об "открытом небе", касающихся ценообразования. Оно включает элемент утверждения по принципу двойного отклонения, однако ограничивает вмешательство тремя критериями и делает конкретный упор на рынок в определении тарифов, предлагаемых назначенными авиапредприятиями. Данный подход состоит в том, чтобы разрешить авиапредприятиям устанавливать цены в одностороннем порядке и ограничить вмешательство случаями применения авиапредприятиями оговоренной практики недобросовестной конкуренции.</i></p> <p><i>В п. 2 изложены два альтернативных подхода к представлению тарифов: один требует представления, а другой – нет. Стороны могут договориться о том, чтобы полностью пренебречь официальным представлением тарифов.</i></p>

<b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b>	
<p><b>Двойное отклонение (продолж.)</b></p> <p><b>[Пункт 2, вариант 2 из 2]</b></p> <p>2. Цены на международную воздушную перевозку между территориями Сторон не должны представляться, если такое представление не требуется для целей выполнения взаимного соглашения, достигнутого согласно пункту 3 настоящей Статьи. Ни одна из Сторон не требует уведомления или представления авиапредприятиями другой Стороны общих цен, назначаемых фрахтователями, за исключением случаев, когда это может требоваться на недискриминационной основе в целях информации. Несмотря на предшествующее положение, назначенные авиапредприятия Сторон продолжают предоставлять по получении просьбы незамедлительный доступ к информации о прошлых, действующих и предлагаемых ценах авиационным властям Сторон, используя способ и формат, приемлемые для авиационных властей.</p> <p>3. Ни одна из Сторон не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемого тарифа или сохранению действующего тарифа, введенного назначенным авиапредприятием какой-либо из Сторон [или, на основе взаимности, авиапредприятием(ями) третьего государства] для перевозок между территориями Сторон [или между территорией другой Стороны и территорией третьего государства.]</p> <p>4. [Утверждение тарифов любой Стороной, вытекающее из положений пункта 3 выше, может доводиться до сведения авиапредприятия(й), представившего(их) эти тарифы]. В тех случаях, когда любая Сторона считает, что тариф подпадает под категории, описанные в пункте 1 выше, эта Сторона представляет другой Стороне уведомление о несогласии [как можно раньше и по крайней</p>	<p><i>Возможность одностороннего вмешательства дополнительно ограничивается в этом положении п. 3, который запрещает односторонние действия по недопущению введения или продолжения применения предложенной цены. Единственным средством, которое может помочь, если одна сторона не удовлетворена или считает, что конкретная цена не совместима с соображениями относительно практики недобросовестной конкуренции, изложенными в п. 1, является механизм консультаций. В случае недостижения договоренности по завершении процесса консультации цены вступают в силу или продолжают действовать.</i></p> <p><i>Как и в случае применения принципа страны начала перевозки, стороны могут изменить данное положение для рассмотрения спора на основании статьи о разрешении споров при невозможности достижения соглашения посредством процесса консультаций. В таком случае заключительное положение п. 3 о вступлении цены в силу при отсутствии соглашения должно быть изменено.</i></p>

<p><b>Статья 17</b> <b>Ценообразование (тарифы) (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Двойное отклонение</b> <b>[Пункт 2, вариант 2 из 2] (продолж.)</b></p> <p>мере] в течение __ дней с даты уведомления или представления тарифов и может сама воспользоваться процедурами консультаций, изложенными в пункте 5 ниже. Однако, если обе Стороны согласились в письменном виде отклонить соответствующие тарифы, в соответствии с этими процедурами тарифы считаются утвержденными.]</p> <p>5. Каждая Сторона может потребовать проведения консультаций, касающихся любого тарифа авиапредприятия любой Стороны за обслуживание, предусмотренное этим соглашением, включая случаи, когда в отношении соответствующего тарифа представлялось уведомление о несогласии. Такие консультации проводятся не позже чем через __ дней после получения просьбы. Стороны совместно обеспечивают необходимую информацию для обоснованного решения этих вопросов. Если Стороны достигают соглашения о тарифе, в отношении которого было представлено уведомление о несогласии, каждая Сторона прилагает все усилия к тому, чтобы указанное соглашение вступило в силу, но если соглашения достичь не удастся, рассматриваемый тариф вступает в силу или продолжает оставаться в силе.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p><b>Полная либерализация</b></p> </div> <p>Цены [тарифы], назначаемые авиапредприятиями, не подлежат представлению Сторонам или утверждению ими.</p>	<p><i>Срок представления, т. е. период, в течение которого должно быть представлено уведомление об отклонении тарифа, не указывается (обычно 15 дней при представлении/уведомлении за 30 дней) и подлежит определению сторонами в зависимости от конкретных условий их двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>Текст о сроке действия установленных тарифов, аналогичный тексту, относящемуся к принципу страны начала перевозки, может быть включен для охвата таких случаев, как отмена тарифов соответствующим авиапредприятием(ями) и их отклонение обеими сторонами.</i></p> <p><i>При полной либерализации тарифы не могут отменяться ни по каким причинам. Практика авиапредприятий в отношении тарифов может быть подчинена законодательствами сторон о конкуренции.</i></p>

<b>Статья 18 Гарантии</b>	
<p>1. Стороны соглашаются с тем, что нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения:</p> <p>а) установление авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;</p> <p>б) добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок;</p> <p>с) такая практика является не временной, а постоянной;</p> <p>д) такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб;</p> <p>е) такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка; и</p> <p>ф) поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте.</p> <p>2. Если авиационные власти одной Стороны считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со Статьей [__ Консультации] с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы.</p> <p>3. Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно Статье [__] с целью урегулирования разногласий.</p>	<p><i>Данное положение о гарантиях будет уместно и применимо только в том случае, если стороны договорятся о движении в направлении либерализации или даже о создании условий полностью "открытого неба" для своих назначенных перевозчиков. Перечень видов коммерческой деятельности авиапредприятий, которые могут быть сигналом о возможном применении практики недобросовестной конкуренции, является всего лишь ориентировочным. Он был разработан ИКАО и направлен Договаривающимся государствам в качестве рекомендации. Если два государства договариваются двигаться в направлении создания менее контролируемого режима, но либо одна, либо обе стороны не имеют законов о конкуренции, в качестве гарантий им может потребоваться взаимно согласованный перечень описания того, что будет составлять практику недобросовестной и/или добросовестной конкуренции. С учетом конкретных условий конкуренции, в которых действуют авиапредприятия, и правовых режимов в области конкуренции, применимых к их соответствующим территориям, стороны могут определить другие признаки недобросовестной конкуренции, которые могут быть включены в данное положение.</i></p> <p><i>"Механизм гарантий" включает в себя данное положение о гарантиях наряду с четвертым вариантом положения об урегулировании разногласий (процесс посредничества на основе рекомендаций ИКАО), которое содержится в статье о разрешении споров.</i></p>

<b>Статья 19 Законы о конкуренции</b>	
<p>1. Стороны информируют друг друга о своих законах, политике и практике в области конкуренции, об изменениях в них и любых преследуемых ими конкретных целях, которые могут повлиять на осуществление воздушных сообщений на основании настоящего Соглашения, и указывают полномочные органы, ответственные за их применение.</p> <p>2. В той степени, в какой это допускается ее собственными законами и правилами, каждая Сторона оказывает помощь авиапредприятиям другой Стороны, давая указания относительно соответствия любой предлагаемой практики авиапредприятий своим законам, политике и практике в области конкуренции.</p> <p>3. Стороны уведомляют друг друга о любых случаях отмеченного ими несоответствия между применением их законов, политики и практики в области конкуренции и вопросами, относящимися к применению настоящего Соглашения; процесс консультаций, предусматриваемый настоящим Соглашением, используется по просьбе любой из Сторон с целью определения наличия такого конфликта и возможностей его разрешения или максимального ослабления.</p> <p>4. Стороны уведомляют друг друга о своем намерении начать процессуальные действия против авиапредприятия(й) другой Стороны или о вчинении в рамках их законов о конкуренции любых частных судебных исков, о которых им может быть известно.</p> <p>5. Без ущерба праву на иск любой Стороны процесс консультаций, предусмотренный настоящим Соглашением, используется всякий раз, когда того требует какая-либо из Сторон, и имеет своей целью определение соответствующих интересов Сторон и вероятных последствий конкретного иска, предъявленного по закону о конкуренции.</p>	<p><i>Данное типовое положение, разработанное ИКАО, призвано служить всеобъемлющим, но поддающимся адаптации сводом процедур на случай, если две стороны испытывают или могут испытывать проблемы в своих отношениях в области воздушного транспорта, связанной с применением национальных законов о конкуренции. В нем делается акцент на необходимость уведомлений, сотрудничества, проявление сдержанности и проведение консультаций в целях предупреждения и разрешения конфликтов или потенциальных конфликтов. Его использование сторонами не имеет смысла, когда, например, обе стороны одобряют практику сотрудничества авиапредприятий, такую, например, как согласование тарифов, и ни одна из сторон не имеет закона о конкуренции. Это положение также не предназначено для дополнения каких-либо действующих процедур. В общем, его цель состоит в усилении двустороннего механизма предупреждения и урегулирования конфликтов, а также в решении на двусторонней основе вопросов, связанных с применением норм законодательства о конкуренции к воздушному транспорту. Это положение основывается главным образом на концепциях и принципах, сформулированных в подробных руководящих положениях по данному вопросу, которые были разработаны ИКАО наряду с этой типовой статьей (см. Doc 9587).</i></p>



<b>Статья 19</b> <b>Законы о конкуренции (продолж.)</b>	
<p>6. В ходе таких консультаций Стороны стараются прийти к соглашению, уделяя должное внимание соответствующим интересам каждой Стороны и альтернативным средствам, которые также могут позволить достичь целей такого иска по закону о конкуренции.</p> <p>7. Если соглашение не достигнуто, каждая Сторона при применении своих законов, политики и практики в области конкуренции полностью и доброжелательно учитывает точку зрения другой Стороны и проявляет в международных отношениях вежливость, умеренность и воздержанность.</p> <p>8. Сторона, по закону о конкуренции которой возбужден частный судебный иск, содействует допуску другой Стороны к соответствующему судебному органу и/или, при необходимости, предоставляет информацию этому органу. Такая информация может включать сведения о ее собственных интересах в области внешних сношений, интересах другой Стороны, о которых сообщила эта Сторона, и, по возможности, о результатах любых консультаций с этой другой Стороной относительно данного иска.</p> <p>9. В той степени, в какой их законодательство или их национальная политика позволяет это, и в соответствии со всеми применимыми международными обязательствами Стороны сотрудничают в разрешении их авиапредприятиям или гражданам предоставлять компетентным органам обеих Сторон информацию, имеющую отношение к иску, предъявленному по закону о конкуренции, при условии, что такое сотрудничество или предоставление информации не противоречат их важным национальным интересам.</p> <p>10. До тех пор, пока иск, возбужденный органами одной Стороны, занимающимися законами о конкуренции, является предметом консультаций с другой Стороной, Сторона, на территории которой возбужден иск, воздерживается в ожидании результатов этих консультаций от требования о разглашении сведений, находящихся на территории другой Стороны, а эта другая Сторона воздерживается от применения любого блокирующего законодательства.</p>	

<b>Статья 20</b> <b>Перевод валют и перечисление выручки</b>	
<p>Каждая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по требованию переводить и перечислять за границу по усмотрению авиапредприятия(й) все местные доходы, полученные от продажи авиатранспортных услуг и соответствующей деятельности, непосредственно связанной с воздушной перевозкой, сумма которых превышает местные расходы, при этом этот перевод и перечисление разрешается осуществлять незамедлительно, без ограничений, дискриминации или налогообложения и по официальному обменному курсу, который применяется в день поступления требования о переводе и перечислении.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>Это разработанное ИКАО положение, направленное на содействие переводу валют и перечислению выручки, представляет собой всеобъемлющий вариант положения, содержащегося почти во всех двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>Под выражением "соответствующая деятельность, непосредственно связанная с воздушной перевозкой", как правило, понимаются виды деятельности, тесно связанные с обеспечением воздушных сообщений, такие, как автобусное обслуживание между аэропортом и гостиницами и предоставление наземного обслуживания, когда это разрешено, другим авиапредприятиям. Данное выражение не охватывает такие виды деятельности, как получение доходов от гостиниц, проката автомашин, инвестиций в местную недвижимую собственность или облигации и акции, которые могут регулироваться другим режимом перевода валют и перечисления выручки. Термин "без налогообложения" относится к налогообложению перевода валют и перечисления выручки, а не к общегосударственному подоходному налогу, который рассматривается в статье "Налогообложение".</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 21</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг</b></p>	
<p>1. Каждая Сторона предоставляет авиапредприятиям другой Стороны право продажи и маркетинга международных авиатранспортных услуг и соответствующей продукции на своей территории (напрямую или через агентов или других посредников, выбранных авиапредприятием), включая право на создание своих представительств как "на линии", так и "вне линии".</p> <p>2. [Каждое авиапредприятие имеет право продавать услуги по перевозке в валюте данной территории или, по своему усмотрению, в свободно конвертируемой валюте других стран, и любое лицо вольно платить за такую перевозку в валюте, принимаемой этим предприятием].</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Это разработанное ИКАО положение предусматривает простой, но справедливый стандарт в отношении выдачи авиапредприятиям разрешения на продажу и маркетинг своих услуг. Данное положение не применяется к продаже и маркетингу авиатранспортных услуг через автоматизированные системы бронирования (АСБ), которые рассматриваются в отдельном положении. Термин "представительство на линии" отражает ситуацию, когда представительство находится в городе или стране, которые непосредственно обслуживаются данным авиапредприятием; "представительство вне линии" находится в городе/стране, которые данным авиапредприятием непосредственно не обслуживаются. Некоторые недавно заключенные двусторонние соглашения содержат также альтернативное положение, которое приводится в квадратных скобках.</i></p> <p><i>Данный факультативный текст гарантирует авиапредприятиям возможность свободной продажи в конвертируемой валюте, принимаемой при продаже этим авиапредприятием, и в то же время не требует от авиапредприятий принимать валюту, которую они не используют.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 22</b> <b>Иностраный персонал и доступ к местным услугам</b></p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"><b>Традиционный и промежуточный подходы</b></p> <p>1. Назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны разрешается на условиях взаимности доставлять на территорию другой Стороны и содержать на ней своих представителей, а также коммерческий, эксплуатационный и технический персонал, необходимый в связи с эксплуатацией договорных линий.</p> <p>2. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг другим авиапредприятиям.</p> <p>3. Представители и персонал подчиняются действующим законам и правилам другой Стороны и соблюдают такие законы и правила:</p> <p>а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи; и</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные</i></p> <p><i>Традиционный и промежуточный подходы основаны на принципе взаимности, который при толковании его в количественном отношении означает численное ограничение по количеству служащих авиапредприятия, которые могут находиться на территории другой стороны.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 22</b> <b>Иностраный персонал и доступ к местным услугам (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Традиционный и промежуточный подходы</b> (продолж.)</p> <p>b) обе Стороны упрощают и облегчают условия выдачи разрешений на работу персоналу, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего девяносто (90) дней.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p align="center"><b>Полная либерализация</b></p> </div> <p>Каждая Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям другой Стороны:</p> <p>a) доставлять на свою территорию и содержать иностранных служащих, выполняющих управленческие, коммерческие, технические, эксплуатационные и другие специальные функции, необходимые для предоставления авиатранспортных услуг, в соответствии с законами и правилами принимающего государства, касающимися въезда, проживания и найма на работу; и</p> <p>b) использовать услуги и персонал любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на ее территории и имеющих разрешение на предоставление таких услуг.</p>	<p><i>Пункт 3 b) предусматривает использование временных служащих, требования к которым в отношении найма на работу и проживания могут быть менее строгими, чем к постоянным служащим.</i></p> <p><i>Пункт a) данного положения ИКАО об иностранном персонале имеет целью упростить пребывание за границей определенной категории авиационного персонала, а именно персонала, выполняющего управленческие, коммерческие, технические и эксплуатационные функции. Данное положение применяется при условии соблюдения международных обязательств, а также национальных законов принимающей стороны, касающихся въезда, проживания и найма на работу, которые в большинстве случаев должны быть достаточно гибкими для обеспечения исполнения обязательств стороны по данному положению.</i></p> <p><i>Пункт b) направлен на удовлетворение потребности в более частом использовании авиапредприятиями персонала третьих стран в связи с ростом числа объединений и глобализацией коммерческой деятельности авиапредприятий. Следовательно, он предусматривает возможность использования персонала и услуг авиапредприятия-партнера по альянсу или по соглашению о совместном использовании кодов, а также любой местной компании или организации.</i></p>

<b>Статья 23 Смена емкости</b>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"><b>Традиционный подход</b></div> <p>1. При осуществлении любых согласованных перевозок на любом указанном маршруте назначенное авиапредприятие одной Стороны может заменить одно воздушное судно другим в каком-либо пункте на территории другой Стороны только при следующих условиях:</p> <p>a) это оправдано с точки зрения эксплуатационной экономии;</p> <p>b) воздушное судно, используемое на более удаленном участке маршрута от конечного пункта, находящегося на территории первой Стороны, не крупнее по емкости, чем воздушное судно, используемое на более близком участке;</p> <p>c) воздушное судно, используемое на более удаленном участке, эксплуатируется только в связи с перевозками, выполняемыми воздушным судном, используемым на более близком участке, и только для продолжения таких перевозок, и расписание его полетов составляется таким образом, чтобы обеспечивать это; первое воздушное судно прибывает в пункт замены с целью перевозки загрузки, переходящей с воздушного судна, используемого на более близком участке, или передаваемой этому воздушному судну; и его емкость устанавливается прежде всего с учетом этой цели;</p> <p>d) объем перевозок через пункт замены является адекватным;</p> <p>e) авиапредприятие [не представляется широкой публике посредством рекламы или иным образом] [не представляется прямо или косвенно и посредством расписаний, автоматизированных систем бронирования, систем котировки тарифов, объявлений или иным образом] [как выполняющее перевозки, начиная с пункта, в котором произво-</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть отдельной статьёй, составлять часть статьи "Коммерческие возможности" или охватываться в таблице маршрутов.</i></p> <p><i>Положение о смене емкости может быть отдельной статьёй или может быть изложено в таблице маршрутов. В целом замена емкости позволяет авиапредприятию более экономно эксплуатировать участки международных маршрутов, далеко отстоящие от его собственной территории, за счет более точной подгонки емкости своих рейсов, выполняемых на таких участках, под более низкие объемы перевозок в направлении его территории и с его территории, которые, как правило, ожидаются при использовании наиболее удаленных участков протяженного маршрута.</i></p> <p><i>По формуле смены емкости традиционного типа замена воздушного судна разрешается, но при соблюдении ряда условий, касающихся согласования расписаний полетов, размера воздушного судна, объема перевозок и ограничений провозной емкости в случае применения режима контроля за емкостью. Данные условия направлены на разрешение замены воздушного судна, но с некоторыми ограничениями. В подпункте e) приводится факультативная формулировка с целью охвата других современных средств маркетинга и продажи, помимо рекламы, при предоставлении обслуживания со сменой емкости. Факультативная формулировка, приводимая в подпункте h), обеспечивает дополнительную гибкость перевозчику, позволяя ему при условии получения разрешения выполнять более чем один рейс из пункта замены. Однако другие условия замены воздушного судна остаются в силе.</i></p>

<b>Статья 23</b> <b>Смена емкости (продолж.)</b>	
<b>Традиционный подход (продолж.)</b>	
<p>дится замена воздушного судна] [как выполняющее какие-либо перевозки, иные, чем согласованные перевозки на соответствующих указанных маршрутах];</p> <p>f) если согласованные перевозки включают замену воздушного судна, этот факт указывается во всех расписаниях, автоматизированных системах бронирования, системах котировки тарифов, рекламах и прочих подобных средствах;</p> <p>g) положения Статьи __ настоящего Соглашения определяют все договоренности в отношении замены воздушного судна; и</p> <p>h) в связи с любым одним рейсом воздушного судна на территорию, где производится замена воздушного судна, с этой территории может выполняться только один рейс [если авиационные власти другой Стороны не разрешают авиапредприятию выполнять более одного рейса].</p> <p>2. Положения пункта 1 настоящей Статьи:</p> <p>a) не ограничивают право назначенного авиапредприятия производить замену воздушного судна на территории Стороны, назначившей это авиапредприятие; и</p> <p>b) не позволяют назначенному авиапредприятию одной Стороны размещать свои воздушные суда на территории другой Стороны для целей замены воздушных судов.</p> <p>3. Положения настоящей Статьи не ограничивают способность авиапредприятия предоставлять услуги на основе соглашений о совместном использовании кодов и/или соглашений о блокировании мест, предусмотренных в настоящем Соглашении [в таблице маршрутов настоящего Соглашения].</p>	<p style="text-align: center;"><i>Пункт 2 разрешает авиапредприятиям производить смену емкости на территории собственной стороны без каких-либо ограничений, но запрещает размещать свои воздушные суда на территории другой стороны.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Положения традиционных статей о смене емкости зачастую практически не могут применяться к совместному использованию кодов и/или блокированию мест, и для того, чтобы разрешить такую деятельность в положениях о смене емкости необходимо предусмотреть исключение. Формулировка в квадратных скобках будет использоваться при наличии приложения к соглашению, содержащего таблицу маршрутов. В таких случаях государства могут включать положения о смене емкости в это приложение.</i></p>

<b>Статья 23</b> <b>Смена емкости (продолж.)</b>	
<b>Промежуточный подход</b>	
<p>1. Каждое назначенное авиапредприятие может при выполнении любого одного или всех рейсов на договорных линиях производить по своему усмотрению замену воздушного судна на территории другой Стороны в любом пункте указанного маршрута при условии, что:</p> <p>а) расписание полетов воздушных судов, используемых после пункта замены воздушного судна, составляется в соответствии с расписанием прибывающих или убывающих воздушных судов, в зависимости от конкретного случая;</p> <p>б) в случае замены воздушного судна на территории другой Стороны и использования более одного воздушного судна после пункта замены не более чем одно такое воздушное судно может быть одинакового размера и никакое воздушное судно не может быть крупнее воздушного судна, используемого на участке третьей и четвертой "свобод воздуха".</p> <p>2. С целью выполнения перевозок с заменой воздушного судна назначенное авиапредприятие может использовать собственную, а при условии соблюдения национальных правил – арендованную технику и может осуществлять эксплуатацию согласно коммерческим соглашениям с другим авиапредприятием.</p> <p>3. Назначенное авиапредприятие может использовать разные или идентичные номера рейсов на участках своих перевозок с заменой воздушного судна.</p>	<p><i>Промежуточный подход представляет собой более современную и гибкую формулу смены емкости, которая ограничивается только условиями, касающимися согласования расписаний полетов и размера воздушных судов при использовании более одного воздушного судна после пункта замены.</i></p> <p><i>Ссылки в п. 2 на использование арендованной техники и коммерческие соглашения предполагают достижение Сторонами договоренности и по этим вопросам.</i></p>
<b>Полная либерализация</b>	
<p>На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых</p>	<p><i>Принцип полной либерализации, зафиксированный во многих соглашениях об "открытом небе", обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловой пункт,</i></p>



<b>Статья 23</b> <b>Смена емкости (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>воздушных судов при условии, что [за исключением чистогрузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом.</p>	<p><i>при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами по двустороннему соглашению. Единственное ограничение состоит в том, что полеты должны осуществляться линейным способом, т. е. рейс на втором участке должен быть продлением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чистогрузовых перевозок.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 24</b> <b>Наземное обслуживание</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход</b></p> <p>При условии применения положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие может на основе взаимности пользоваться услугами назначенного предприятия другой Стороны по наземному обслуживанию на территории этой Стороны.</p> <p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход</b></p> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 1 из 2]</b></p> <p>При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие может делать выбор среди конкурирующих поставщиков услуг по наземному обслуживанию.</p>	<p><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i></p> <p><i>Во всех положениях следует делать ссылки на положения по безопасности полетов. Предложение, указывающее на наземное обслуживание, будет охватываться Приложением 6.</i></p> <p><i>В некоторых положениях настоящей статьи упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, следует ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, также распространить на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Взаимный характер традиционного подхода, как правило, ведет к удовлетворительному наземному обслуживанию в тех случаях, когда назначенные авиапредприятия обеих сторон выполняют полеты в одни и те же аэропорты на территориях обеих сторон. Однако при отсутствии возможности для взаимности (например, если ни одно назначенное авиапредприятие другой стороны не выполняет полеты в аэропорт, где назначенные авиапредприятия первой стороны предоставляют наземное обслуживание) авиапредприятия иногда считают обслуживание неудовлетворительным, а цены неконкурентными.</i></p> <p><i>Данный подход позволяет назначенному авиапредприятию выбирать среди конкурирующих поставщиков наземного обслуживания. В зависимости от степени конкуренции между поставщиками это может обеспечить некоторое улучшение обслуживания и снижение его стоимости. Данный подход широко применяется в аэропортах со значительным числом авиакомпаний и физическими ограничениями по числу поставщиков наземного обслуживания, которые могут быть размещены в аэропорту.</i></p>

<p><b>Статья 24</b> <b>Наземное обслуживание (продолж.)</b></p>	
<p><b>Промежуточный подход (продолж.)</b></p>	
<p><b>[Вариант 2 из 2]</b></p>	
<p>1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны могут на основе взаимности самостоятельно осуществлять наземное обслуживание на территории другой Стороны и по своему усмотрению полностью или частично пользоваться услугами по наземному обслуживанию, предоставляемыми любым агентом, имеющим разрешение компетентных властей другой Стороны на оказание таких услуг.</p> <p>2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны также имеют право предоставлять услуги по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории другой Стороны.</p> <p>3. Осуществление прав, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, зависит только от физических или эксплуатационных ограничений, вводимых по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Любые ограничения применяются единообразно и на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях на момент введения ограничений.</p>	<p><i>Это переходное положение позволяет авиапредприятию на основе взаимности самому осуществлять свое наземное обслуживание или пользоваться услугами, предоставляемыми любым агентом, уполномоченным компетентными властями другой стороны на оказание услуг по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории другой стороны.</i></p> <p><i>В п. 3 признается, что права на осуществление наземного обслуживания могут быть ограничены только по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Он также распространяет принцип наиболее благоприятствуемой нации и национальный режим на применение любых таких ограничений.</i></p>
<p><b>Полная либерализация</b></p>	
<p>1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, каждая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по усмотрению каждого авиапредприятия:</p> <p>а) осуществлять свое наземное обслуживание собственными силами;</p>	<p><i>Согласно разработанному ИКАО подходу, основанному на полной либерализации, назначенное авиапредприятие имеет более широкий выбор в отношении наземного обслуживания: оно может осуществлять свое наземное обслуживание самостоятельно или пользоваться услугами другого авиапредприятия, предоставлять обслуживание другим авиапредприятиям или объединяться с другими авиапредприятиями для коллективного</i></p>

<p><b>Статья 24</b> <b>Наземное обслуживание (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>b) обслуживать другого или других авиаперевозчиков;</p> <p>c) объединяться с другими предприятиями для образования организации, предоставляющей обслуживание; и/или</p> <p>d) делать выбор среди конкурирующих поставщиков обслуживания.</p> <p>2. Любому авиаперевозчику разрешается свободно выбирать среди этих имеющихся альтернатив и комбинировать или изменять свои варианты, за исключением случаев, когда это явно практически нецелесообразно, а также когда такой выбор ограничивается по соответствующим соображениям безопасности полетов и авиационной безопасности и (за исключением самообслуживания, предусмотренного в пункте а) выше) ввиду слишком малого объема аэропортовых операций для поддержания конкурентоспособных поставщиков.</p> <p>3. Стороны всегда должны принимать необходимые меры для обеспечения разумного ценообразования на основе затрат и предоставления справедливого и равноправного режима авиаперевозчику(ам) другой(их) Стороны/Сторон.</p>	<p><i>обслуживания, либо оно может выбирать поставщика среди конкурирующих поставщиков обслуживания (см. Doc 9587).</i></p> <p><i>В зависимости от конкретных обстоятельств государствам следует рассматривать возможность постепенного поэтапного введения самообслуживания и обслуживания несколькими поставщиками с учетом, при необходимости, размера аэропорта.</i></p> <p><i>В некоторых аэропортах количество воздушных перевозчиков и ограниченность физических средств могут не позволить всем авиаперевозчикам самостоятельно осуществлять свое наземное обслуживание на перроне; в таких случаях перевозчики, которым разрешено оказывать такие услуги, должны отбираться на основе объективных, транспарентных и недискриминационных процедур, и при этом должна предоставляться возможность выбора среди конкурентоспособных поставщиков.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 25</b> <b>Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения</b></p>	
<div data-bbox="272 890 695 957" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center"><b>Традиционный подход</b></p> </div> <div data-bbox="363 1360 574 1394" style="text-align: center; margin: 10px auto;"> <p><b>[Вариант 1 из 2]</b></p> </div> <div data-bbox="272 1402 695 1465" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center"><b>Промежуточный подход</b></p> </div> <p data-bbox="142 1499 799 1829">Каждое назначенное авиапредприятие может заключать с авиапредприятиями любой Стороны кооперативные маркетинговые соглашения, такие, например, как соглашения о создании совместных предприятий, блокировании мест и совместном использовании кодов, при условии, что оба заинтересованных авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.</p>	<p data-bbox="824 365 1481 758"><i>Соглашения о совместном использовании кодов могут рассматриваться как и прочие кооперативные соглашения между авиапредприятиями, требующие наличия у участвующих авиапредприятий соответствующих полномочий (в случае совместного использования кодов – основных коммерческих прав) и соблюдения требований, обычно применяемых к таким соглашениям. Однако государствам, желающим иметь специальную статью о совместном использовании кодов, предлагается нижеуказанный текст.</i></p> <p data-bbox="824 785 1481 911"><i>В качестве альтернативы государства могут осветить вопросы совместного использования кодов в статье о коммерческих возможностях или в примечаниях к таблице маршрутов.</i></p> <p data-bbox="824 961 1481 1360"><i>Многие традиционные соглашения косвенно касаются вопросов сотрудничества авиапредприятий в положениях об утверждении тарифов интерлайна, однако они редко содержат конкретные положения, касающиеся использования арендованных воздушных судов, соглашений о блокировании мест и более современных соглашений о совместном использовании кодов. Такие соглашения утверждаются соответствующими авиационными властями либо в каждом отдельном случае, либо в соответствии с меморандумом о взаимопонимании.</i></p> <p data-bbox="824 1499 1481 1864"><i>Промежуточный подход конкретно признает возможность использования кооперативных соглашений такого типа, однако ограничивает их применение назначенными авиапредприятиями сторон в соглашении. В качестве временной меры некоторые двусторонние соглашения предусматривают совместное использование кодов только на конкретных маршрутах или на определенном количестве рейсов, которые затем могут быть изменены в результате последующих переговоров и/или обмена нотами.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 25</b> <b>Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"><b>Полная либерализация</b></p>	
<p>1. Осуществляя или предлагая санкционированные перевозки на договорных линиях, любое назначенное авиапредприятие одной Стороны может заключать кооперативные маркетинговые соглашения, касающиеся, например, создания совместных предприятий, блокирования мест или совместного использования кодов, с:</p> <p>a) авиапредприятием или авиапредприятиями любой из Сторон;</p> <p>b) авиапредприятием или авиапредприятиями третьей страны; и</p> <p>c) наземным перевозчиком любой страны,</p> <p>при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, 1) имеют соответствующие полномочия и 2) отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.</p> <p>2. Стороны соглашаются принимать необходимые меры по обеспечению надлежащего информирования и защиты потребителей в отношении рейсов, выполняемых на условиях совместного использования кодов в пункты или из пунктов, находящихся на их территории, а также по обеспечению предоставления пассажирам, по крайней мере, необходимой информации следующим образом:</p> <p>a) устно и, при возможности, в письменной форме в момент бронирования;</p> <p>b) в письменной форме на самом билете и/или (если возможно) на прилагаемом к билету документе, в котором содержатся сведения о маршруте, или на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении, содержащем информацию о том, к кому следует обратиться в случае возникновения трудностей, и точные сведения о том, какая авиакомпания несет ответственность в случае нанесения ущерба или авиационного происшествия; и</p>	<p><i>Этап полной либерализации включает кооперативные соглашения с авиапредприятиями третьих стран и с наземными перевозчиками. В большинстве соглашений об "открытом небе" он также включает договоры аренды с экипажем между авиапредприятиями сторон, однако для целей настоящего типового соглашения в него включены отдельные положения об аренде.</i></p> <p><i>Фраза "требования, обычно применяемые" к кооперативным соглашениям в случае совместного использования кодов будет включать, например, требования об уведомлении и защите потребителей. Это положение может иметь форму дополнительной статьи, заимствованной из документа Doc 9587.</i></p> <p><i>Фраза в п. b) "на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении" включает оформление билетов с помощью электронных средств.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 25</b> <b>Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>с) вновь устно – соответствующими сотрудниками авиакомпании, занимающимися наземным обслуживанием в аэропортах, на всех этапах перевозки.</p> <p>[3. Авиапредприятия обязаны представлять любое предлагаемое кооперативное соглашение на утверждение авиационных властей обеих Сторон по крайней мере за ___ дней до предлагаемого введения его в действие].</p> <p align="center"><b>[Вариант 2 из 2]</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p><b>Промежуточный подход и полная либерализация</b></p> </div> <p>1. При условии выполнения нормативных требований, обычно применяемых к таким операциям авиационными властями каждой Стороны, каждое назначенное авиапредприятие другой Стороны может заключать кооперативные соглашения с целью:</p> <p>а) предоставления согласованных услуг на указанных маршрутах на основе совместного использования кодов (т. е. продажа перевозок под собственным кодом) на рейсах, выполняемых авиапредприятием(ями) любой Стороны [и/или третьей страны]; и/или</p> <p>б) осуществления перевозок под кодом любого другого авиапредприятия(й) в тех случаях, когда такому другому авиапредприятию(ям) авиационными властями одной Стороны разрешено продавать перевозки под собственным кодом на рейсах, осуществляемых этим назначенным авиапредприятием другой Стороны.</p>	<p><i>Факультативное требование о представлении соглашения на утверждение может служить авиационным властям средством проверки того, что все авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, применяемым к таким соглашениям. В качестве альтернативы с этой целью могут использоваться национальные законы и правила.</i></p> <p><i>Подпункт а) позволяет авиаперевозчикам предлагать свои условия, продавая перевозки под собственными кодами (маркетинговые перевозчики) на рейсах, выполняемых авиапредприятиями любой из сторон и/или перевозчиками третьей страны (эксплуатирующие перевозчики), и содержит факультативную формулировку, приводимую в квадратных скобках (чтобы ограничить совместное использование кодов назначенными авиапредприятиями сторон, формулировку в квадратных скобках следует исключить).</i></p> <p><i>Подпункт б) позволяет назначенным авиапредприятиям использовать коды других авиапредприятий.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 25</b> <b>Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Вариант 2 из 2] (продолж.)</b> <b>Промежуточный подход и полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>2. Рейсы с совместным использованием кодов, связанные с перевозкой между пунктами на территории одной Стороны, ограничиваются рейсами, выполняемыми авиапредприятием(ями), которому(ым) авиационные власти этой Стороны разрешили осуществлять перевозки между пунктами на территории этой Стороны, и любая перевозка между пунктами на этой территории под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны выполняется только как часть международной перевозки. Все авиапредприятия, участвующие в соглашениях о совместном использовании кодов, имеют соответствующие основные полномочия на эксплуатацию маршрутов. Авиапредприятиям разрешается передавать загрузку с одних воздушных судов, занятых в перевозках с совместным использованием кодов, на другие без каких-либо ограничений. Авиационные власти одной Стороны не отказывают в выдаче разрешения на выполнение упомянутых в подпункте а) выше перевозок с совместным использованием кодов назначенным авиапредприятием(ями) другой Стороны на том основании, что авиапредприятие(я), эксплуатирующее(ие) воздушные суда, не получило(и) от этих авиационных властей права на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны.</p> <p>3. Для целей Статьи ___ (Провозная емкость) Соглашения авиационные власти одной Стороны не ограничивают емкость, предлагаемую авиапредприятием или авиапредприятиями, назначенными другой Стороной, при перевозках с совместным использованием кодов.</p>	<p><i>Первое предложение п. 2 разрешает совместное использование кодов на внутренних участках маршрутов на территории стороны, но только в рамках международной перевозки. Последнее предложение п. 2 запрещает авиационным властям любой стороны отказывать в утверждении совместного использования кодов на том основании, что эксплуатирующее авиапредприятие не получило прав от этой стороны на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия другой стороны. Если такой отказ будет позволен, то большие потенциальные возможности совместного использования кодов, на предоставление которых направлены данные положения, могут быть лишены другой стороной.</i></p> <p><i>В п. 3 признается важность установления ясности в отношении прав на предоставление емкости при совместном использовании кодов. Емкость, которую маркетинговые перевозчики могут предлагать при совместном использовании кодов, часто не ограничивается. Однако рейсы, выполняемые перевозчиками, назначенными в соответствии с соглашением, на собственных воздушных судах, нередко подвергаются ограничениям по емкости, независимо от того, используется ли на данных рейсах код другого перевозчика. Емкость эксплуатирующих авиаперевозчиков третьей страны, как правило, зависит только от положений соглашения о воздушном сообщении между государством эксплуатирующего перевозчика и другой стороной.</i></p>



<p style="text-align: center;"><b>Статья 26</b> <b>Аренда</b></p>	
<p>1. Любая Сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов для осуществления сообщений в соответствии с настоящим Соглашением, если при таком использовании не соблюдаются положения Статьи ___ [(Безопасность полетов)] и Статьи ___ (Авиационная безопасность).</p>	<p><i>С учетом проблем безопасности полетов, обусловленных в некоторых ситуациях использованием арендованных воздушных судов, государства на всех трех этапах могут заключать соглашения, предусмотренные статьей 83 bis Конвенции, с целью передачи определенных обязанностей государства регистрации государству эксплуатации в соответствии с надлежащим инструктивным материалом ИКАО. Сторона, которая не ратифицировала статью 83 bis (и, следовательно, не обязана признавать соглашение, заключенное согласно данной поправке), может согласиться признать передачу обязанностей, произведенную в соответствии с соглашением по статье 83 bis, заключенным другой (любой) стороной соглашения о воздушном сообщении. Это признание, естественно, распространяется только на полеты, предусмотренные соответствующим соглашением о воздушном сообщении.</i></p> <p><i>Статья о безопасности полетов ТСВС применяется к "воздушным судам, эксплуатируемым назначенным авиапредприятием стороны или от имени этого авиапредприятия" и, следовательно, охватывает воздушные суда, арендованные с экипажем или без экипажа. В статье об авиационной безопасности стороны "требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории» соблюдали стандарты авиационной безопасности. Это не включает некоторые случаи использования арендованных воздушных судов. Следовательно, государства, имеющие в своих двусторонних соглашениях статью о безопасности полетов, подобную статье ТСВС, могут использовать п. 1 без слов "безопасность полетов", которые заключены в квадратные скобки. Государства, не имеющие статьи о безопасности полетов типа статьи ТСВС, должны включить слова "безопасность полетов", приводимые в квадратных скобках.</i></p> <p><i>В качестве практической меры любая сторона, обеспокоенная проблемами безопасности полетов в</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 26</b> <b>Аренда (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункт 2, вариант 1 из 2]</b></p> <p>2. С учетом пункта 1 выше назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут использовать воздушные суда, арендованные у других авиапредприятий, при условии, что все участники таких договоров имеют соответствующие полномочия и удовлетворяют требованиям, применяемым к таким договорам.</p>	<p><i>конкретной ситуации, связанной с использованием арендованных воздушных судов, может, по крайней мере в начальной стадии, консультироваться со стороной, авиапредприятие которой арендовало воздушное судно, учитывая при этом, что государство авиапредприятия-арендодателя может не быть стороной в соглашении. При рассмотрении вопроса о действиях согласно п. 1 государствам следует прежде всего определить, решены ли их проблемы безопасности полетов на арендованных воздушных судах путем применения действующего инструктивного материала и процедур ИКАО, которые ясно устанавливают ответственность за сохранение летной годности и обеспечение адекватности эксплуатационных стандартов и стандартов технического обслуживания в отношении таких арендованных воздушных судов, принимая во внимание соответствующие Стандарты и Рекомендованную практику (SARPS) ИКАО и соответствующий инструктивный материал, в частности Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335), Руководство по летной годности (Doc 9760) и Инструктивный материал по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (циркуляр 295). В некоторых случаях государству следует ознакомиться с результатами проверок, выполненных в рамках Программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.</i></p> <p><i>В п. 2 предусматриваются два варианта решения основной экономической проблемы – возможность осуществления авиапредприятием-арендодателем коммерческих прав, которые ему не предоставлены. В обоих вариантах также признается (отсутствием упоминания или путем использования соответствующей формулировки), что с экономической точки зрения государства, как правило, разрешают арендовать воздушные суда у организаций, не являющихся авиапредприятиями, либо не регулируют такую аренду.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 26</b> <b>Аренда (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Пункт 2, вариант 2 из 2]</b></p> <p>2. С учетом пункта 1 выше назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут использовать воздушные суда (или воздушные суда с экипажами), арендованные у любой компании, включая другие авиапредприятия, при условии, что это не ведет к осуществлению авиапредприятием-арендодателем коммерческих прав, которых оно не имеет.</p>	

<b>Статья 27 Смешанные перевозки</b>	
<b>Традиционный подход</b>	
<p>Каждое назначенное авиапредприятие может применять смешанные перевозки при условии одобрения авиационными властями обеих Сторон.</p>	<p><i>При традиционном подходе представлением и утверждением пассажирских и грузовых тарифов на смешанные перевозки (например, воздушные и железнодорожные, воздушные и наземные) косвенно признается такая форма перевозок.</i></p>
<b>Промежуточный подход</b>	
<p>Каждое назначенное авиапредприятие может пользоваться собственными или прочими службами для наземной перевозки авиагруза.</p>	<p><i>Промежуточный этап включает также такие методы, как использование аэропортовых таможенных средств обработки наземного груза, транспортировка груза, хранящегося на таможенном складе, перевозка в любой пункт или из любого пункта на территории третьих стран и назначение единой цены смешанной перевозки (при условии, что грузоотправитель не вводится в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки).</i></p>
<b>Полная либерализация</b>	
<b>[Вариант 1 из 2]</b>	
<p>Каждое назначенное авиапредприятие может без ограничений использовать любые виды наземного транспорта в связи с международной воздушной перевозкой пассажиров и груза.</p>	<p><i>Включение упоминания о пассажирах и фразы "без ограничений" – основное отличие между промежуточным этапом и этапом полной либерализации.</i></p>
<b>[Вариант 2 из 2]</b>	
<p>Несмотря на любые другие положения настоящего Соглашения, авиапредприятиям и косвенным производителям грузовой перевозки обеих Сторон разрешается без каких-либо ограничений использовать в связи с международной воздушной перевозкой любое средство наземного транспорта для перевозки груза в любые пункты или из любых пунктов на территории Сторон или в третьих странах, включая перевозку во все аэропорты и из всех аэропортов, в которых имеются таможенные органы, и включая в соответствующих случаях право на перевозку груза, находящегося на таможенном складе,</p>	<p><i>Данное положение направлено на обеспечение полного обслуживания, провозной емкости и гибкого ценообразования, а также доступа к таможенным и прочим средствам различным сторонам, участвующим в смешанной перевозке груза. В настоящее время такое положение содержится во многих соглашениях об "открытом небе", в частности там, где объем торговли между сторонами, осуществляемой с помощью воздушного транспорта, оправдывает наличие такого положения, снимающего ограничения.</i></p>

<p><b>Статья 27</b> <b>Смешанные перевозки (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Вариант 2 из 2] (продолж.)</b></p> <p>согласно применимым законам и правилам. Такой груз, вне зависимости от того, перевозится он наземным транспортом или воздушным, допускается к таможенному оформлению и таможенным средствам в аэропорту. Авиапредприятия могут выполнять наземную перевозку самостоятельно или обеспечивать ее посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземную перевозку, осуществляемую другими авиапредприятиями и косвенными производителями грузовой перевозки. Такие смешанные перевозки груза могут предлагаться по единой общей цене за комбинированную воздушную и наземную перевозку, при условии, что грузоотправители не вводятся в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки.</p>	

<p style="text-align: center;"><b>Статья 28</b> <b>Автоматизированные системы бронирования (АСБ)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Вариант 1 из 3]</b></p> <p>Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 2 из 3]</b></p> <p>Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования способом, совместимым с другими применяемыми правилами и обязательствами, касающимися автоматизированных систем бронирования.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 3 из 3]</b></p> <p>Стороны соглашаются, что:</p> <p>а) одним из важнейших аспектов конкурентоспособности авиапредприятия является его способность справедливо и объективно информировать широкую публику о своих услугах и что, следовательно, качество информации об услугах авиапредприятия, предоставляемой туристическим агентам, которые сообщают такую информацию непосредственно пассажирам, и способность авиапредприятия предлагать таким агентам конкурентоспособные автоматизированные системы бронирования (АСБ) составляют основу конкурентных возможностей предприятия; и</p>	<p><i>В некоторых положениях делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этой деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i></p> <p><i>Этот вариант является моделью ИКАО, предназначенной, в частности, для использования сторонами, не имеющими собственных правил по АСБ, но желающими применять Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (см. Doc 9587).</i></p> <p><i>Данный вариант предусматривает применение Кодекса ИКАО, но с соблюдением других применимых правил. (Они включают кодексы по АСБ Европейского союза, Европейской конференции гражданской авиации и Арабской комиссии гражданской авиации или национальные правила. Упоминанием "обязательств" признается, что некоторые государства будут применять положения Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), к которому имеет приложение по авиатранспортным услугам, применимое к АСБ).</i></p> <p><i>Данный вариант учитывает, что в некоторых соглашениях применимые принципы регулирования и использования АСБ излагаются весьма детально, как правило, потому, что лишь одна из сторон в соглашении имеет обширные правила по АСБ, которые находят отражение в подробных положениях статьи такого типа. Однако, принимая во внимание быстрое изменение характера распределения продукции авиапредприятий, более гибким и более простым для применения в нынешних условиях может быть менее всеобъемлющий подход.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 28</b> <b>Автоматизированные системы бронирования</b> <b>(АСБ) (продолж.)</b></p>	
<p>b) в равной мере необходимо обеспечивать, чтобы потребители авиатранспортной продукции защищались от любого злоупотребления такой информацией и ее представления, вводящего их в заблуждение, и чтобы туристические агенты имели доступ к эффективным конкурентоспособным автоматизированным системам бронирования.</p>	

<b>Статья 29 Запрет на курение</b>	
<p>1. Каждая Сторона запрещает или обязывает свои авиапредприятия запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых авиапредприятиями между территориями Сторон. Такой запрет распространяется на все места внутри воздушного судна и действует с момента начала посадки пассажиров на воздушное судно до момента завершения высадки с него.</p> <p>2. Каждая Сторона принимает все разумные, по ее мнению, меры к обеспечению соблюдения ее авиапредприятиями, а также пассажирами и членами экипажей положений настоящей Статьи, включая наложение соответствующих штрафов за их невыполнение.</p>	<p><i>Эта статья обязывает каждую сторону запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых ее авиапредприятиями между территориями сторон и принимать разумные меры по обеспечению соблюдения данного запрета. По мере распространения практики запрещения курения потребность в данном положении будет уменьшаться.</i></p>



<b>Статья 30</b> <b>Охрана окружающей среды</b>	
<p>Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Стороны соглашаются в отношении полетов между их соответствующими территориями соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении об охране окружающей среды, а также действующую политику и инструктивный материал ИКАО по данному вопросу.</p>	<p><i>Принимая во внимание воздействие воздушного транспорта на окружающую среду, государствам предлагается рассмотреть возможность включения статьи об охране окружающей среды от воздействия авиации в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении.</i></p>

<b>Статья 31 Статистика</b>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"><b>Традиционный подход</b></div> <p>Авиационные власти каждой Стороны предоставляют [или обязывают свое назначенное авиапредприятие или авиапредприятия предоставлять] авиационным властям другой Стороны [по запросу] периодические или другие статистические отчеты, которые могут обоснованно требоваться для целей анализа емкости, предоставляемой на договорных линиях, эксплуатируемых назначенным авиапредприятием(ями) первой Стороны.</p>	<p><i>Положение о статистике обычно содержится в соглашениях, предусматривающих в отношении емкости либо режим предварительного определения, либо режим согласования по типу соглашения "Бермуды-I". Основной особенностью применения данного варианта является то, что предоставление статистических данных будет обязательным в случае предварительного определения, но производится "по запросу" в случае использования метода соглашения "Бермуды-I". Статистические данные могут предоставлять авиационные полномочные органы или, в качестве альтернативы, может быть предусмотрено их предоставление назначенными авиапредприятиями. Если целью предоставления данных является анализ емкости, предоставляемой на договорных линиях, то для его проведения потребуется информация о пунктах вылета и назначения. В некоторых соглашениях может оговариваться периодичность отчетности или частота предоставления сведений о перевозках (например, ежемесячно), если такое предоставление обязательно.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"><b>Промежуточный подход</b></div> <p>Авиационные власти обеих Сторон предоставляют друг другу по запросу периодические статистические данные или иную аналогичную информацию, касающуюся перевозок, осуществляемых на договорных линиях.</p>	<p><i>Этот вариант также может применяться к методу предварительного определения или методу соглашения "Бермуды-I", однако он проще и не раскрывает цель предоставления информации. Таким образом, он представляет собой подход, который может использоваться в более либеральных соглашениях, где потребность в статистических данных связана не с контролем за емкостью, а с проведением обзоров.</i></p> <p><i>Согласно некоторым подобным соглашениям любая сторона может потребовать от авиапредприятия предоставить данные в отношении цен (тарифов), например в случае заявления о грабительском ценообразовании (см. статью 17 "Ценообразование (тарифы)", двойное отклонение, п. 2, вариант 2).</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 31</b> <b>Статистика (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация</b></p>	

*Соглашения об "открытом небе", как правило, не требуют представления никаких статистических данных.*

<b>Статья 32 Утверждение расписаний</b>	
<p data-bbox="289 359 711 415" style="text-align: center;"><b>Традиционный подход</b></p> <p data-bbox="139 453 799 682">1. Назначенное авиапредприятие каждой Стороны представляет свое планируемое расписание полетов на утверждение авиационных властей другой Стороны по крайней мере за тридцать (30) дней до начала эксплуатации договорных линий. Аналогичный порядок применяется при любом изменении расписания.</p> <p data-bbox="139 720 799 987">2. Для выполнения назначенным авиапредприятием одной Стороны дополнительных полетов по договорным линиям вне утвержденного расписания это авиапредприятие должно обратиться к авиационным властям другой Стороны за получением предварительного разрешения. Такие заявки обычно подаются по крайней мере за два (2) рабочих дня до выполнения таких полетов.</p>	<p data-bbox="821 453 1481 783"><i>Это положение является обычным для традиционных соглашений, предусматривающих заблаговременное определение провозной емкости обеими сторонами. Назначенные авиапредприятия должны предъявлять авиационным властям до начала эксплуатации авиалиний согласованные расписания полетов, включая графики движения, частоту перевозок и типы используемых воздушных судов, а также любые изменения к расписаниям и заявки на дополнительные полеты.</i></p> <p data-bbox="821 821 1481 919"><i>В некоторых соглашениях данное положение может быть включено в статью о провозной емкости.</i></p>

<b>Статья 33 Консультации</b>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <b>Традиционный подход</b> </div> <p>Действуя в духе тесного сотрудничества, авиационные власти Сторон время от времени консультируются друг с другом с целью обеспечения реализации и удовлетворительного выполнения положений настоящего Соглашения. Каждая Сторона может также запросить проведения совещания на "высоком уровне", в том числе на уровне министров, если и когда она сочтет его необходимым для ускорения процесса консультаций.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <b>Промежуточный подход и полная либерализация</b> </div> <p>1. Каждая Сторона может в любое время запросить проведения консультаций относительно толкования, применения, реализации или изменения настоящего Соглашения или относительно выполнения его положений.</p> <p>2. Такие консультации [которые могут проводиться в рамках дискуссий или по переписке] начинаются в течение шестидесяти (60) [30] дней с даты получения другой Стороной [письменной или устной] просьбы, если Стороны не договорятся иначе.</p>	<p><i>Положение о консультациях, как правило, является общим по своему охвату, и такие вопросы, как авиационная безопасность и безопасность полетов, провозная емкость и тарифы, а также поправки к соглашению, могут быть предметом отдельных и специальных консультаций, касающихся целей, сроков и методов (например, обмен документами).</i></p> <p><i>Положение о консультациях основывается на относительно стандартизированной формуле, несмотря на ряд различных подходов к формулировкам, касающимся целей консультаций, вида консультаций и формы запроса.</i></p> <p><i>При данном подходе процесс консультаций может иметь форму регулярного процесса с возможностью повышения уровня консультаций до правительственного уровня.</i></p> <p><i>При данном подходе процесс консультаций может быть начат по просьбе любой из сторон о рассмотрении конкретного вопроса. В либеральных соглашениях или соглашениях об "открытом небе", где потребность в проведении регулярных консультаций может считаться менее острой, скорее всего, будет использоваться формулировка "время от времени", а не формулировка, предусматривающая запрос.</i></p> <p><i>Формулировка, приводимая в п. 2 в квадратных скобках, используется в более современных соглашениях и учитывает современные методы коммуникации, которые уменьшают потребность во встречах между представителями сторон.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 34 Разрешение споров</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Дипломатические каналы</b></p> <p style="text-align: center;"><b>[См. в качестве альтернативы два подхода в разделе "Арбитраж" ниже]</b></p> <p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье _ (Добросовестная конкуренция), Статье _ (Безопасность полетов), Статье __ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Если Сторонам не удастся прийти к соглашению путем переговоров, спор разрешается по дипломатическим каналам.</p>	<p><i>На двустороннем уровне первым и наиболее успешным шагом во всех подходах к разрешению споров является проведение консультаций и/или переговоров. Если в результате процесса консультаций стороны не могут прийти к соглашению или разрешить спор, они могут воспользоваться тремя вариантами, которые включают урегулирование спора по дипломатическим каналам, посредством арбитражного разбирательства и путем посредничества (промежуточный этап между консультациями и арбитражем). Эти три варианта связывают процесс урегулирования споров с двусторонним соглашением. (Однако для рассмотрения ситуаций, конкретно не предусмотренных соглашением, часто используется общее положение о предоставлении справедливых и равных возможностей для конкуренции).</i></p> <p><i>В данном положении учитывается факультативная формулировка о возможности проведения отдельных консультаций в отношении статьи о добросовестной конкуренции или в отношении статьи о безопасности полетов.</i></p> <p><i>Данный подход основывается на использовании дипломатических каналов в случае невозможности урегулирования спора в процессе консультаций. Следует признать, что вынесение спора на более высокий правительственный уровень связано с риском принятия решения по основаниям, не имеющим отношения к воздушному транспорту.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Традиционный подход</b> <b>Арбитраж</b></p> <p align="center"><b>[См. в качестве альтернативы раздел</b> <b>"Дипломатические каналы" выше или второй</b> <b>подход в разделе "Арбитраж" ниже]</b> (продолж.)</p> <p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье_ (Добросовестная конкуренция), Статье_ (Безопасность полетов), Статье__ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Если Сторонам не удастся прийти к соглашению путем переговоров, спор по просьбе любой Стороны может быть передан в арбитраж в соответствии с нижеуказанными процедурами.</p> <p>3. Арбитраж осуществляется третейским судом в составе трех арбитров; каждая Сторона назначает одного арбитра, а два назначенных таким образом арбитра определяют третьего, при условии, что такой третий арбитр не будет являться гражданином ни одной из Сторон. Каждая Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения любой Стороной от другой Стороны дипломатической ноты с просьбой о проведении арбитражного разбирательства спора, и третий арбитр определяется в течение дополнительных шестидесяти (60) дней. Если любая из Сторон не назначает своего арбитра в течение шестидесяти (60) дней или если третий арбитр не определен в течение указанного срока, любая Сторона может просить Президента Совета ИКАО назначить арбитра или арбитров. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон, самый старший из вице-президентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение.</p>	<p><i>Если в процессе консультаций стороны не могут прийти к соглашению или разрешить спор, то при данном подходе спор разрешается посредством арбитража. Арбитражный процесс в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении на практике применяется редко, что частично объясняется тем, что он требует значительных затрат и длительного времени, а также тем, что большинство споров разрешается на стадии переговоров.</i></p> <p><i>Арбитражный процесс предусматривает создание третейского суда в составе трех арбитров.</i></p>

<b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b>	
<b>Традиционный подход</b> <b>Арбитраж</b>  <b>[См. в качестве альтернативы раздел</b> <b>"Дипломатические каналы" выше или второй</b> <b>подход в разделе "Арбитраж" ниже]</b> (продолж.)	
4. Третейский суд устанавливает собственную процедуру.	<i>Данный вариант позволяет трибуналу устанавливать свои процедуры.</i>
<b>[Пункт 5, вариант 1 из 2]</b>	
5. Каждая Сторона [в той степени, в какой это совместимо с ее внутренним законодательством] полностью выполняет любое решение или постановление третейского суда.	<i>Имеется несколько возможных подходов к исполнению решения суда. Третейский суд может проводить переговоры по решаемым вопросам, получать письменные или устные свидетельские показания от обеих сторон, устанавливать сроки вынесения решения и давать его толкование; третейский суд принимает решения большинством голосом.</i>
<b>[Пункт 5, вариант 2 из 2]</b>	
5. Решение третейского суда является обязательным для Сторон.	
<b>[Пункт 6, вариант 1 из 2]</b>	
6. Расходы третейского суда делятся поровну между Сторонами.	<i>Имеется ряд вариантов разделения расходов. Например, обе стороны могут поровну разделить расходы третейского суда, либо каждая сторона может взять на себя расходы на назначаемого им арбитра и поделить между собой прочие расходы третейского суда.</i>
<b>[Пункт 6, вариант 2 из 2]</b>	
6. Каждая Сторона несет расходы, связанные с использованием назначенного ею арбитра. Прочие расходы третейского суда делятся Сторонами поровну, включая расходы, понесенные Президентом Совета ИКАО при осуществлении процедур, указанных в пункте 3 настоящей Статьи.	
7. Если и до тех пор, пока любая из Сторон не выполнит какое-либо решение, вынесенное согласно пункту 3, другая Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать любые права или привилегии, предоставленные ею в силу настоящего Соглашения Стороне, не выполнившей решение, или назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям, не выполнившим решение.	



<p align="center"><b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Традиционный подход</b> <b>Арбитраж</b> <b>[См. в качестве альтернативы раздел</b> <b>"Дипломатические каналы" или первый подход</b> <b>в разделе "Арбитраж" выше]</b></p>	
<p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье_ (Добросовестная конкуренция), Статье_ (Безопасность полетов), Статье__ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p>	
<p>2. Если Сторонам не удастся урегулировать разногласия посредством консультаций, спор может по требованию любой из Сторон быть передан в арбитраж в соответствии с нижеуказанными процедурами.</p>	<p><i>Если в результате процесса консультаций сторонам не удастся прийти к соглашению и урегулировать спор, то в соответствии с данным подходом спор разрешается посредством арбитража. Арбитражный процесс в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении на практике применяется редко, что частично объясняется тем, что он требует значительных затрат и длительного времени, а также тем, что большинство споров разрешается на этапе переговоров.</i></p>
<p>3. Арбитраж осуществляется третейским судом в составе трех арбитров; каждая Сторона назначает одного арбитра, а два назначенных таким образом арбитра определяют третьего, при условии, что такой третий арбитр не будет являться гражданином ни одной из Сторон. Каждая Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения любой Стороной от другой Стороны дипломатической ноты с просьбой о проведении арбитражного разбирательства спора, и третий арбитр определяется в течение дополнительных шестидесяти (60) дней. Если любая из Сторон не назначает своего арбитра в течение шестидесяти (60) дней или если третий арбитр не определен в течение указанного срока, любая Сторона может просить Президента Совета ИКАО назначить арбитра или арбитров. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон, самый старший из вице-президентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение.</p>	<p><i>Арбитражный процесс предусматривает учреждение третейского суда в составе трех арбитров.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Традиционный подход</b> <b>Арбитраж</b> <b>[См. в качестве альтернативы раздел</b> <b>"Дипломатические каналы" или первый подход</b> <b>в разделе "Арбитраж" выше]</b> <b>(продолж.)</b></p> <p>4. За исключением случаев, когда согласовано иное, третейский суд определяет пределы своей юрисдикции в соответствии с настоящим Соглашением и устанавливает свою процедуру. По указанию третейского суда или по просьбе любой из Сторон не позднее чем через пятнадцать (15) дней после полного учреждения третейского суда проводится совещание для определения конкретных вопросов, передаваемых на разрешение третейского суда, и конкретных процедур, подлежащих соблюдению.</p> <p>5. За исключением случаев, когда иное согласовано Сторонами или предписано третейским судом, каждая Сторона представляет меморандум в течение сорока пяти (45) дней с момента полного учреждения третейского суда. Ответы на меморандум должны быть представлены через шестьдесят (60) дней после его представления. Третейский суд проводит слушание по просьбе любой Стороны или по собственному усмотрению в течение пятнадцати (15) дней по истечении контрольного срока представления ответов.</p> <p>6. Третейский суд стремится вынести письменное решение в течение тридцати (30) дней по завершении слушания или, если слушание не проводится, с даты представления обоих ответов. Решение, принятое большинством в третейском суде, имеет преимущественную силу.</p> <p>7. Стороны могут обратиться с просьбой о разъяснении решения в течение пятнадцати (15) дней после его вынесения, и любое разъяснение дается в течение пятнадцати (15) дней со дня представления такой просьбы.</p> <p align="center"><b>[Пункт 8, вариант 1 из 2]</b></p> <p>8. Каждая Сторона [в той степени, в какой это совместимо с его внутренним законодательством] полностью выполняет любое решение или постановление третейского суда.</p>	<p><i>Данный вариант позволяет третейскому суду устанавливать свои процедуры, включая процесс назначения арбитров, с определением сроков, подлежащих соблюдению.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Традиционный подход</b> <b>Арбитраж</b> [См. в качестве альтернативы раздел "Дипломатические каналы" или первый подход в разделе "Арбитраж" выше] (продолж.)</p> <p align="center"><b>[Пункт 8, вариант 2 из 2]</b></p> <p>8. Решение третейского суда является обязательным для Сторон.</p> <p align="center"><b>[Пункт 9, вариант 1 из 2]</b></p> <p>9. Расходы третейского суда делятся поровну между Сторонами.</p> <p align="center"><b>[Пункт 9, вариант 2 из 2]</b></p> <p>9. Каждая Сторона несет расходы, связанные с использованием назначенного ею арбитра. Прочие расходы третейского суда делятся Сторонами поровну, включая расходы, понесенные Президентом Совета ИКАО при осуществлении процедур, указанных в пункте 4 настоящей статьи.</p> <p>10. Если и до тех пор, пока любая из Сторон не выполнит какое-либо решение, вынесенное согласно пункту 3, другая Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать любые права или привилегии, предоставленные ею в силу настоящего Соглашения Стороне, не выполнившей решение, или назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям, не выполнившим решение.</p>	
<p align="center"><b>Промежуточный подход и полная либерализация</b></p>	<p><i>Этот разработанный ИКАО вариант направлен на разрешение возникающих в условиях либерализации коммерческих споров, касающихся, в частности, ценообразования, предоставления емкости и прочих аспектов конкуренции. Он может применяться также для урегулирования разногласий, выходящих за рамки споров по практике недобросовестной конкуренции, в частности, для разрешения споров относительно доступа на рынок в условиях ослабления</i></p>

<b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход и полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>1. При возникновении любого спора между Сторонами по поводу толкования или применения настоящего Соглашения [за исключением споров, возникающих по Статье _ (Добросовестная конкуренция), Статье _ (Безопасность полетов), Статье __ (Тарифы/ценообразование)] Стороны прежде всего стремятся разрешить его путем консультаций и переговоров.</p> <p>2. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций, по требованию любой из Сторон в Соглашении может быть представлен на рассмотрение посредника или группы экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существа спора или представления рекомендаций относительно средства защиты права или разрешения спора.</p> <p>3. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии и условия обращения к посреднику или к группе экспертов. При необходимости они также рассматривают вопрос оказания временной помощи и возможность участия любой Стороны, которая может иметь непосредственное отношение к спору, учитывая цель и потребность в наличии несложного, гибкого и быстрого процесса.</p>	<p><i>нормативного контроля. Данный механизм шире по сфере применения и может охватывать вопросы, не включенные в двустороннее соглашение. Он предназначен не заменять официальный арбитражный процесс, а быть средством относительно простого, быстрого и эффективного с точки зрения затрат разрешения споров.</i></p> <p><i>Нормальный процесс консультаций может разрешать такие споры, но может также иметь своим последствием продолжение применения методов недобросовестной конкуренции в ущерб коммерческим интересам одного или нескольких авиапредприятий. Поэтому вышеизложенная процедура, которая является менее официальной и требует меньшего времени, чем арбитраж, призвана с помощью группы экспертов добиваться разрешения споров посредством примирения, определения фактов или принятия решений с использованием услуг эксперта или экспертов в предмете спора. Ее основная цель состоит в том, чтобы позволить сторонам как можно скорее восстановить атмосферу здоровой конкуренции на авиационном рынке.</i></p> <p><i>Соглашения об "открытом небе" также предусматривают подобные меры для передачи споров "для разрешения определенному лицу или органу".</i></p> <p><i>Механизм требует от сторон достижения заблаговременной договоренности по таким вопросам, как цель группы экспертов, ее круг полномочий и процедура, а также по вопросу о том, разрешается ли группе экспертов оказывать подателю жалобы какую-либо временную помощь в виде запрета. Такая помощь может иметь форму, например, временного "замораживания" или возврата к ранее существовавшему положению.</i></p>

<p><b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход и полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>4. Посредник или члены группы экспертов могут быть назначены из списка экспертов соответствующей квалификации, который ведется ИКАО. Отбор эксперта или экспертов производится в течение пятнадцати (15) дней со дня получения просьбы о вынесении вопроса на рассмотрение группы экспертов. Если Стороны не могут договориться о выборе эксперта или экспертов, право выбора может быть передано Президенту Совета ИКАО. Любой эксперт, используемый для данного механизма, должен обладать адекватной квалификацией в общем предмете спора.</p> <p>5. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника или группы экспертов, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые рекомендации, выносятся в течение шестидесяти (60) дней с момента найма эксперта или экспертов. Стороны могут заранее договориться о том, что посредник или группа экспертов могут оказать подателю жалобы временную помощь, если таковая испрашивается, и в этом случае вначале выносятся определение.</p> <p>6. Стороны делают все возможное, чтобы выполнить решение или определение группы экспертов, если они заранее не договорились об обязательности для них такого решения или определения. Если Стороны заранее договариваются просить только определения фактов, они используют эти факты для разрешения спора.</p> <p>7. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения.</p>	<p><i>Механизм предусматривает два важных срока, а именно 15 дней для отбора лиц в группу экспертов и 60 дней для вынесения решения или определения. Таким образом, упор делается на сведение до минимума юридических формальностей и процедурных сроков, но с предоставлением группе экспертов достаточного времени для вынесения решения или определения.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 34</b> <b>Разрешение споров (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход и полная либерализация (продолж.)</b></p> <p>8. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций или последующего использования арбитража в соответствии со Статьей ____, или прекращения действия Соглашения в соответствии со Статьей ____.</p> <p>9. Если Сторонам не удастся урегулировать разногласия с помощью посредника, спор по просьбе любой из Сторон может быть передан в арбитраж в соответствии с нижеуказанными процедурами.</p>	<p><i>Применение данного механизма не препятствует осуществлению арбитражного процесса, если такой процесс также предусматривается в соглашении и если механизм не позволяет разрешить спор убедительно для одной или более сторон. Вместе с тем, если стороны возьмут на себя обязательство придерживаться этой дополнительной процедуры для разрешения некоторых коммерческих и безотлагательных споров, то можно предполагать, что необходимость в последующем использовании арбитража отпадет.</i></p> <p><i>Арбитражные процедуры аналогичны процедурам, изложенным в рамках традиционного текста.</i></p>

<p align="center"><b>Статья 35 Поправки</b></p>	
<p>1. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций с другой Стороной с целью внесения поправки в настоящее Соглашение [или приложение к нему] [или таблицу маршрутов]. Такие консультации начинаются в течение шестидесяти (60) дней с даты получения такой просьбы. [Такие консультации могут проводиться посредством дискуссий или по переписке].</p> <p>2. Любая поправка вступает в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.</p> <p align="center"><b>[Пункт 3, вариант 1 из 2]</b></p> <p>3. Любая поправка к [приложению] [таблице маршрутов] может быть произведена по письменному соглашению между авиационными властями Сторон и вступает в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.</p> <p align="center"><b>[Пункт 3, вариант 2 из 2]</b></p> <p>3. Любые поправки к настоящему Соглашению, согласованные Сторонами, вступают в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.</p>	<p><i>Положения о поправках или изменениях, включаемые в соглашение, могут быть весьма разнообразны. Такое разнообразие объясняется разными подходами к соглашениям о воздушном сообщении (будь то договор или соглашение, заключаемое главой исполнительной власти) и неодинаковыми конституционными процедурами, применяемыми при утверждении таких соглашений и поправок к ним. Иногда процесс внесения поправки рассматривается соглашением в контексте положения о консультациях, поскольку согласование поправки может рассматриваться просто как еще один вопрос консультаций.</i></p> <p><i>Этот вариант представляет собой более детальный подход. Он включает упоминание 60-дневного срока начала консультаций; факультативная формулировка в п. 1 позволяет проводить консультации в письменной форме.</i></p> <p><i>Что касается момента вступления в силу поправок, то практика в этом отношении далеко не одинакова, хотя наиболее распространенным подходом является введение поправок в действие по совершении обмена дипломатическими нотами.</i></p> <p><i>С целью придания большей гибкости процессу внесения поправок в таблицу маршрутов п. 3 допускает возможность проведения консультаций между авиационными властями.</i></p> <p><i>Данный вариант представляет собой более простой подход. Здесь не рассматривается процедура внесения поправки, а лишь говорится о вступлении в силу любой согласованной поправки. При таком подходе предполагается, что последующая процедура внесения поправки будет процедурой, осуществляемой в рамках общего процесса консультаций, предусмотренного соглашением.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 36</b> <b>Многосторонние соглашения</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Вариант 1 из 2]</b></p> <p>Если какое-либо многостороннее соглашение, касающееся воздушного транспорта, вступает в силу в отношении обеих Сторон, в настоящее Соглашение вносится поправка [настоящее Соглашение признается подлежащим изменению] [в той мере, в какой это необходимо] для приведения его в соответствие с положениями данного многостороннего соглашения.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 2 из 2]</b></p> <p>Если обе Стороны становятся участниками какого-либо многостороннего соглашения, в котором рассматриваются вопросы, охватываемые настоящим Соглашением, они проводят консультации с целью определить, должно ли быть пересмотрено настоящее Соглашение с учетом многостороннего соглашения.</p>	<p><i>Это положение о влиянии на двустороннее соглашение любого многостороннего соглашения, которое может вступить в силу для обеих сторон, в течение многих лет включалось во многие двусторонние соглашения в ожидании прогресса в заключении широкого многостороннего соглашения в области воздушного транспорта по обмену коммерческими правами. В отсутствие такого соглашения данное положение, тем не менее, по-прежнему является важным для применения более ограниченных региональных и плюрилатеральных соглашений.</i></p> <p><i>С точки зрения двусторонних отношений имеется по крайней мере два варианта учета того, что стороны двустороннего соглашения могут впоследствии стать участниками какого-либо многостороннего соглашения, касающегося тех же вопросов, которые рассматриваются двусторонним соглашением: либо внесение поправки в двустороннее соглашение для приведения его в соответствие с многосторонним, либо проведение консультаций по вопросу о необходимости таких действий. (С точки зрения многосторонних отношений представляются иные варианты; они рассматриваются в региональном/плюрилатеральном ТСВС).</i></p> <p><i>Текст вне квадратных скобок обязывает стороны вносить поправку в двустороннее соглашение для приведения его в соответствие с многосторонним соглашением, используя обычную процедуру внесения поправок. Текст, приводимый в скобках, устраняет необходимость в обычном процессе внесения поправок, однако ограничивает ("в той мере, в какой это необходимо") степень изменения двустороннего соглашения.</i></p> <p><i>Данный вариант позволяет сторонам определить по завершении консультаций, следует ли изменять двустороннее соглашение с учетом многостороннего соглашения.</i></p>



<b>Статья 37 Прекращение действия Соглашения</b>	
<p>Каждая Сторона может в любое время направить по дипломатическим каналам другой Стороне письменное уведомление о своем [намерении] [решении] прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление направляется одновременно ИКАО. Настоящее Соглашение прекращает действовать [в полночь (по месту получения уведомления) непосредственно перед наступлением первой годовщины] [через 12 месяцев после] даты получения уведомления другой Стороной, если уведомление не отзывается по согласию до истечения данного срока. [В отсутствие подтверждения получения другой Стороной уведомление считается полученным через четырнадцать (14) дней после получения его ИКАО].</p>	<p><i>Положение о прекращении действия или отмене (именуется также положением о денонсации) является по форме довольно стандартным, однако его формулировка может несколько варьироваться. Основное изменение относится к факультативной формулировке последнего предложения, заключенного в квадратные скобки, касающейся ситуации, когда сторона, получающая уведомление о прекращении действия, не подтверждает получения, и в этом случае получение считается имевшим место через 14 дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации. Положения о прекращении действия соглашения, как правило, требуют представления уведомления за 12 месяцев до вступления в силу денонсации, хотя в этом отношении может быть согласован и более короткий срок.</i></p>

<b>Статья 38 Регистрация в ИКАО</b>	
<p>Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по подписании регистрируются в Международной организации гражданской авиации (наименование регистрирующей Стороны).</p>	<p><i>Статьи 81 и 83 Конвенции обязывают государства регистрировать авиационные соглашения, и данное положение формализует это требование на двустороннем уровне. Однако фактически многие соглашения и поправки не регистрируются, что негативно сказывается на транспарентности всего процесса. Это разработанное ИКАО положение включает требование об указании при подписании стороны, ответственной за регистрацию соглашения, и призвано содействовать лучшему соблюдению требования о регистрации.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Статья 39</b> <b>Вступление в силу</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>[Вариант 1 из 2]</b></p> <p>Настоящее Соглашение [применяется временно с даты его подписания и] вступает в силу [через тридцать (30) дней после того, как обе Стороны уведомят друг друга по дипломатическим каналам о том, что их конституционные процедуры, необходимые для вступления в силу настоящего Соглашения, выполнены] [с даты совершения обмена дипломатическими нотами между Сторонами].</p> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 2 из 2]</b></p> <p>Настоящее Соглашение вступает в силу с даты подписания.</p>	<p><i>Два основных подхода к формулировке вышеприведенного положения о вступлении в силу предусматривают в первом варианте предполагаемый процесс ратификации, а во втором – простое и незамедлительное вступление в силу по подписанию. В первом варианте стороны учитывают длительность конституционных формальностей, позволяя соглашению временно вступить в силу по подписанию. Имеется целый ряд формулировок относительно даты вступления в силу по выполнению таких формальностей, и две из них включены в первый вариант. Выбор формулировки этого заключительного положения во многом будет зависеть от соответствующих внутренних процедур сторон, необходимых для введения в действие их соглашений о воздушном сообщении.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Приложение I</b> <b>Таблица маршрутов</b></p>	
<p><b>Раздел 1</b></p> <p>Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные согласно настоящему Приложению, имеют право осуществлять воздушные перевозки между пунктами на следующих маршрутах:</p> <p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход</b></p> <p><b>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</b></p> <p>Из (название городов) на территории Стороны А через (название промежуточных пунктов) в (название городов) на территории Стороны В и за ее пределы в (название дальнейших пунктов).</p> <p><b>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</b></p> <p>Из (название городов) на территории Стороны В через (название промежуточных пунктов) в (название городов) на территории Стороны А и за ее пределы в (названия дальнейших пунктов).</p> <p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход</b></p> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 1 из 3]</b></p> <p><b>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</b></p> <p>Из любого пункта или пунктов на территории Стороны А через (названия промежуточных пунктов) в любой пункт или пункты на территории Стороны В и за ее пределы в (названия дальнейших пунктов).</p> <p><b>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</b></p> <p>Из любого пункта или пунктов на территории Стороны В через (названия промежуточных пунктов) в любой пункт или пункты на территории Стороны А и за ее пределы в (названия дальнейших пунктов).</p>	<p><i>При традиционном подходе воздушная перевозка ограничивается перевозкой в названные города на конкретном маршруте(ах). Данная формула охватывает обмен правами "третьей", "четвертой" и "пятой свобод". Обычно этот подход также прямо запрещает каботаж.</i></p> <p><i>Данный подход расширяет выбор варианта международной воздушной перевозки, позволяя выполнять ее из любого города на территории одной стороны в любой город на территории другой стороны и за ее пределы в любой город в третьей стране. Этот выбор ограничивается включением сообщений только между этими двумя странами ("третья" и "четвертая свободы"). Обычно данный подход также прямо запрещает каботаж.</i></p>

<b>Приложение I</b> <b>Таблица маршрутов (продолж.)</b>	
<b>Промежуточный подход (продолж.)</b>  <b>[Вариант 2 из 3]</b>	
<p><b>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</b></p> <p>1. Из пунктов за пределами территории Стороны А через территорию Стороны А и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны В и за ее пределами.</p> <p>2. Для чистогрузовых перевозок – между территорией Стороны В и любым пунктом или пунктами.</p> <p><b>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</b></p> <p>1. Из пунктов за пределами территории Стороны В через территорию Стороны В и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны А и за ее пределами.</p> <p>2. Для чистогрузовых перевозок – между территорией Стороны А и любым пунктом или пунктами.</p>	<p><i>Данный подход еще более расширяет коммерческие права, прямо предусматривая "шестую свободу" в отношении перевозки пассажиров, груза и почты, и "седьмую свободу" – в отношении чистогрузовых перевозок. Обычно он также прямо запрещает каботаж.</i></p>
<b>[Вариант 3 из 3]</b>	
<p><b>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</b></p> <p>Из пунктов на территорию и с территории Стороны В с ограниченным каботажем.</p> <p><b>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</b></p> <p>Из пунктов на территорию и с территории Стороны А с ограниченным каботажем.</p>	<p><i>Этот промежуточный вариант добавляет "седьмую свободу" в отношении пассажирских перевозок и ограниченный каботаж, который может иметь две формы: это может быть либо перевозка на внутреннем участке, связанном с международным (несколько лет используется Европейским союзом в рамках перехода к единому европейскому рынку), либо перевозка, при которой два пункта, в которые выполняются международные полеты на территории одной стороны, являются общими конечными пунктами для назначенного авиапредприятия другой стороны, (например, когда оба пункта обслуживаются одним и тем же рейсом), и внутренняя перевозка между этими двумя пунктами разрешена.</i></p>

<b>Приложение I</b> <b>Таблица маршрутов (продолж.)</b>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"><b>Полная либерализация</b></div>	
<p><b>А. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны А:</b></p> <p>Из пунктов на территорию, с территории и в пределах территории Стороны В.</p> <p><b>В. Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием (или авиапредприятиями) Стороны В:</b></p> <p>Из пунктов на территорию, с территории и в пределах территории Стороны А.</p> <p><b>Раздел 2</b> Эксплуатационная гибкость</p> <p>Назначенные авиапредприятия любой Стороны могут по своему усмотрению на любом или всех рейсах:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. осуществлять полеты в любом одном или обоих направлениях;</li><li>2. комбинировать различные номера рейсов в рамках одного полета воздушного судна;</li><li>3. выполнять полеты в промежуточные и дальнейшие пункты на территориях Сторон на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке;</li><li>4. отменять остановки в любом пункте или пунктах;</li><li>5. передавать загрузку (в том числе при совместном использовании кодов) с одного своего воздушного судна на другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах; и</li><li>6. выполнять полеты из любого пункта на своей территории в пункты за ее пределами с заменой или без замены воздушного судна или номера рейса и</li></ol>	<p><i>Полная либерализация открывает все международные, а также внутренние рынки сторон. Воздушные перевозчики Европейского сообщества имеют такой доступ к рынкам в рамках Европейского союза.</i></p> <p><i>Некоторые из этих положений могут относиться только к одному или нескольким подходам.</i></p> <p><i>Несмотря на статью __ (Смена емкости) настоящего соглашения авиапредприятиям разрешается передавать загрузку с одних воздушных судов, выполняющих полеты на условиях совместного использования кодов, на другие без каких-либо ограничений.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Приложение I</b> <b>Таблица маршрутов (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p><b>Раздел 2 (продолж.)</b></p> <p>предлагать и рекламировать широкой публике такое сообщение как прямое; без ограничений по направлению или географических ограничений и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешаемых в других отношениях согласно настоящему Соглашению, при условии, что (за исключением чистогрузовых перевозок) перевозки выполняются в пункт, расположенный на территории Стороны, назначающей авиа-предприятия.</p>	

<p style="text-align: center;"><b>Приложение II</b> <b>Нерегулярные/чартерные перевозки</b></p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"><b>Традиционный подход</b></p> <p>1. Положения настоящего Соглашения, за исключением положений, касающихся коммерческих прав, провозной емкости и тарифов, применимы также к нерегулярным полетам, выполняемым авиаперевозчиком одной Стороны на территорию или с территории другой Стороны, и к авиаперевозчику, выполняющему такие полеты.</p> <p style="text-align: center;"><b>[Пункт 2, вариант 1 из 2]</b></p> <p>2. Положения пункта 1 настоящей статьи не затрагивают национальные законы и правила, регулирующие порядок выдачи разрешений на выполнение нерегулярных перевозок или поведение авиаперевозчиков или других сторон, участвующих в организации таких перевозок.</p>	<p><i>Положение о нерегулярных перевозках может излагаться в соглашении различными способами и в разных контекстах. По существу его можно считать вопросом предоставления прав или вопросом, требующим особого внимания с точки зрения регулирования. Оно может быть включено в текст самого соглашения или в приложение.</i></p> <p><i>Более простой и прямой подход к предоставлению прав на выполнение нерегулярных перевозок заключается в простом указании в статье, касающейся предоставления прав, на "международные воздушные сообщения", а не на "регулярные воздушные сообщения". Таким образом, все положения соглашения будут применимы как к регулярным, так и к нерегулярным сообщениям.</i></p> <p><i>Данный подход может использоваться в тех случаях, когда стороны предвидят возможность выполнения нерегулярных перевозок, стремятся определить различные административные положения и положения, касающиеся коммерческих возможностей, которые будут применяться к таким перевозкам, однако не желают занимать какую-либо позицию по вопросу о предоставлении разрешений в соответствии с их национальными законами и правилами. Из этого положения ясно, что положения основного соглашения, кроме тех, которые рассчитаны на регулярные воздушные сообщения, будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям. В качестве альтернативы в настоящем положении можно перечислить статьи основного соглашения, которые будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям, например "Сборы с пользователей", "Таможенные пошлины", "Безопасность полетов", "Авиационная безопасность" и т. д.</i></p> <p><i>Данное положение позволяет национальным законам и правилам каждой стороны устанавливать, какие регулярные воздушные сообщения будут разрешаться и на каких условиях.</i></p>



<b>Приложение II</b> <b>Нерегулярные/чартерные перевозки (продолж.)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Традиционный подход (продолж.)</b></p> <p style="text-align: center;"><b>[Пункт 2, вариант 2 из 2]</b></p> <p>2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки на выполнение [нерегулярных полетов] [чартерных рейсов] между территориями Сторон для перевозки пассажиров и грузов в соответствии со своими применимыми законами и правилами.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p><b>Промежуточный подход</b></p> </div> <p style="text-align: center;"><b>[Вариант 1 из 3]</b></p> <p>1. Каждая Сторона дает разрешение на выполнение нерегулярных пассажирских рейсов между пунктами, в которых не существует установленных регулярных воздушных сообщений. В тех случаях, когда такие сообщения существуют, разрешение выдается при условии, что выполнение предлагаемых нерегулярных полетов не ставит под угрозу экономическую стабильность существующих регулярных сообщений.</p> <p>2. При обращении за разрешением на выполнение серии нерегулярных пассажирских рейсов они должны соответствовать определению "инклюзив тур" и должны выполняться "туда и обратно" с заранее установленными вылетами и возвращениями.</p>	<p><i>Требование о "благожелательном рассмотрении" не является предоставлением доступа к рынку, но подразумевает позитивное отношение к нерегулярным перевозкам в целом и к чартерным рейсам в частности. Данное положение также отражает тот факт, что нормативный режим, определяющий порядок выдачи разрешений на такие перевозки, обычно является односторонним, поскольку государство или государства пункта назначения при рассмотрении любой заявки применяют свои национальные правила.</i></p> <p><i>Данный подход не оказывает негативного влияния на регулярные сообщения.</i></p> <p><i>В прошлом многие государства заботились о том, чтобы нерегулярные пассажирские перевозки не оказывали негативного воздействия на регулярные сообщения, и по данному вопросу был разработан целый ряд принципов и механизмов (см. Doc 9587). В этом тексте рассматриваются три таких механизма: 1) предоставление разрешений на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок между пунктами, в которые не выполняются регулярные перевозки (обычно именуются "внемаршрутные чартеры"); 2) отказ в выдаче разрешения на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок, которые негативно сказываются на регулярных сообщениях; и 3) предоставление разрешения на выполнение таких видов нерегулярных пассажирских перевозок (в данном случае это чартерные рейсы "инклюзив тур", включающие помимо воздушной перевозки пакет таких наземных услуг, как размещение в гостинице, наземная перевозка и т. д.), которые считаются не угрожающими экономической жизнеспособности регулярных сообщений.</i></p>

<p align="center"><b>Приложение II</b> <b>Нерегулярные/чартерные перевозки (продолж.)</b></p>	
<p align="center"><b>Промежуточный подход (продолж.)</b> <b>[Вариант 2 из 3]</b></p> <p>1. Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные в соответствии с настоящим Соглашением для осуществления полетов согласно данному приложению, имеют право выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки по указанным маршрутам в соответствии с правами, предоставленными в отношении регулярных сообщений настоящим Соглашением.</p> <p>2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий другой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.</p> <p align="center"><b>[Вариант 3 из 3]</b></p> <p>1. [Назначенные] авиапредприятия одной Стороны имеют право [в соответствии с условиями их назначения и таблицы маршрутов, приводимой в приложении _ ,] выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки в любой пункт или пункты и из любого пункта или пунктов на территории другой Стороны либо напрямую, либо со стоповерами на маршруте для перевозки в одном</p>	<p><i>Этот промежуточный подход открывает маршруты, предусмотренные в соглашении, для осуществления нерегулярных сообщений на тех же условиях (например, смена емкости), на которых осуществляются регулярные сообщения, а внемаршрутные нерегулярные сообщения при этом утверждаются/отклоняются на основе принципов международной вежливости и взаимности. В зависимости от предоставления права на осуществление регулярных сообщений это положение, как правило, дает возможность выполнять как пассажирские, так и грузовые нерегулярные перевозки.</i></p> <p><i>Использование формулы "международная вежливость и взаимность" обеспечивает выполнение немаршрутных чартерных рейсов на территории стороны с наиболее ограничительными условиями в отношении таких рейсов.</i></p> <p><i>При этом подходе, несмотря на то что нормативный режим, определяющий порядок выполнения нерегулярных перевозок, и в частности чартерных, обычно является режимом государства пункта назначения, стороны в некоторых соглашениях могут оговорить, что правила страны начала перевозки будут применяться. Это упростит выполнение таких перевозок. Следовательно, это пример порядка, который может использоваться в либеральном соглашении, несмотря на то, что он требует соблюдения определенных правил.</i></p> <p><i>В п. 1 говорится о широком доступе к рынку для выполнения этих перевозок, а в п. 2 – о применении правил страны начала перевозки.</i></p>

<p><b>Приложение II</b> <b>Нерегулярные/чартерные перевозки (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход (продолж.)</b> <b>[Вариант 3 из 3] (продолж.)</b></p> <p>направлении или "туда и обратно" любой загрузки в пункт или пункты или из пункта или пунктов на территории Стороны, назначившей авиапредприятие. Разрешается также выполнение чартерных рейсов, имеющих несколько пунктов назначения. Кроме того, [назначенные] авиапредприятия одной Стороны могут выполнять чартерные рейсы с загрузкой, берущей начало на территории другой Стороны или следующей на эту территорию.</p> <p>2. Каждое [назначенное] авиапредприятие, выполняющее воздушные перевозки на основании настоящего положения, соблюдает такие законы, правила и нормы Стороны, на территории которой начинается перевозка, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", какие эта Сторона применяет в данный момент или будет применять в будущем к таким перевозкам.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация</b></p> </div> <p><b>Раздел 1</b></p> <p>Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные согласно настоящему приложению, имеют право в соответствии с условиями их назначения осуществлять международные чартерные перевозки пассажиров (и их сопровождаемого багажа) и/или грузов (включая, но не ограничиваясь этим, грузо-экспедиторские, составные и смешанные (пассажирские/грузовые) чартерные рейсы):</p>	<p><i>Текст с фразой в квадратных скобках используется в тех случаях, когда в таблице маршрутов приложения __ города не указываются и когда стороны назначают авиапредприятия для осуществления нерегулярных сообщений. При использовании текста без фразы в квадратных скобках все авиапредприятия каждой стороны (независимо от того, назначены ли они и для осуществления регулярных сообщений) будут иметь разрешение от другой стороны на осуществление нерегулярных сообщений, о которых идет речь в первом пункте.</i></p> <p><i>Подход, основанный на полной либерализации, является вариантом, подходящим для государств, желающих осуществить либерализацию нерегулярных сообщений при сохранении регулирования в отношении регулярных. Такой подход может быть отражен в либеральных соглашениях или соглашениях об "открытом небе". Его условия минимальны.</i></p> <p><i>Нерегулярные сообщения приравниваются к регулярным в смысле прав и доступа к рынку и без необходимости соблюдения национальных правил стороны назначения, однако в первом пункте право на такие перевозки предоставляется только назначенным авиапредприятиям каждой стороны. Здесь также содержится положение о благоприятном рассмотрении заявок на выполнение нерегулярных перевозок, которые не охватываются правами, предоставляемыми</i></p>

<p><b>Приложение II</b> <b>Нерегулярные/чартерные перевозки (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p><b>Раздел 1 (продолж.)</b></p> <p>между любым пунктом или пунктами на территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны; и</p> <p>между любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны и любым пунктом или пунктами в третьей стране или странах при условии, что такие перевозки, за исключением грузовых чартерных рейсов, являются частью постоянных перевозок с заменой или без замены воздушного судна, которые включают в себя полеты в государство своей регистрации с целью выполнения местной перевозки между территорией государства регистрации и территорией другой Стороны.</p> <p>При осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим приложением, авиапредприятия каждой Стороны также имеют право:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) совершать промежуточные остановки в любых пунктах в пределах или за пределами территории любой Стороны;</li> <li>2) выполнять транзитные перевозки через территорию другой Стороны;</li> <li>3) объединять на одном и том же воздушном судне загрузку, берущую начало на территории одной Стороны, загрузку, берущую начало на территории другой Стороны, и загрузку, берущую начало в третьих странах, и</li> <li>4) выполнять международную воздушную перевозку без каких-либо ограничений относительно замены в любом пункте на маршруте типа или количества эксплуатируемых воздушных судов при условии, что (за исключением грузовых чартерных рейсов) в отношении вылетающих воздушных судов перевозка далее такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, а в отношении прибывающих воздушных судов перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из-за пределов территории, на которой находится такой пункт.</li> </ol>	<p><i>согласно первому пункту, в частности перевозок авиапредприятиями, не назначенными для осуществления регулярных сообщений или пассажирских перевозок "седьмой свободы".</i></p> <p><i>Основным отличием между предыдущим промежуточным подходом и полной либерализацией является возможность выбора либо правил выполнения чартерных перевозок своей страны, либо правил другой стороны, касающихся осуществления нерегулярных сообщений.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Приложение II</b> <b>Нерегулярные/чартерные перевозки (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация (продолж.)</b></p> <p><b>Раздел 1 (продолж.)</b></p> <p>Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий другой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.</p> <p><b>Раздел 2</b></p> <p>Любое авиапредприятие, назначенное любой Стороной, выполняющее международные чартерные воздушные перевозки, начинающиеся на территории любой Стороны, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", может по своему усмотрению соблюдать законы, правила и нормы, касающиеся чартерных перевозок, либо государства своей регистрации, либо другой Стороны. Если какая-либо Сторона применяет иные нормы, правила, условия или ограничения в отношении одного или нескольких своих авиапредприятий или в отношении авиапредприятий других стран, каждое назначенное авиапредприятие подчиняется наименее ограничительным из таких требований.</p> <p>Однако ничто в вышеуказанном пункте не ограничивает прав любой Стороны требовать от авиапредприятий, назначенных согласно настоящему приложению любой Стороной, выполнять требования, касающиеся охраны имущества пассажиров и защиты прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями.</p> <p><b>Раздел 3</b></p> <p>За исключением правил защиты потребителей, упомянутых в предыдущем пункте, ни одна Сторона не требует от авиапредприятия, назначенного согласно настоящему приложению другой Стороной, предъявлять в связи с перевозкой с территории этой другой Стороны или третьей страны в одном направлении или "туда и обратно" иных документов, кроме декларации о соблюдении применимых законов, правил и норм, упомянутых в разделе 2 настоящего приложения, или об освобождении от действия таких законов, правил или норм, предоставленном соответствующими авиационными властями.</p>	

<b>Приложение III Грузовые перевозки</b>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;"><b>Промежуточный подход</b></p> </div> <p>Каждое назначенное авиапредприятие, занятое в международных грузовых воздушных перевозках:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) получает недискриминационный режим в отношении доступа к средствам и службам для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей;</li> <li>b) может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта;</li> <li>c) может использовать арендованные воздушные суда при условии, что данная эксплуатация соответствует стандартам по безопасности полетов и авиационной безопасности, которые распространяются на другие воздушные суда назначенных авиапредприятий;</li> <li>d) может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь этим, совместное использование кодов, блокирование мест и выполнение перевозок типа "интерлайн";</li> <li>e) может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение авиационным властям ни одной из Сторон.</li> </ul>	<p><i>В некоторых соглашениях не содержится никаких конкретных положений о чистогрузовых перевозках, поскольку право выполнения таких перевозок обычно подразумевается в положениях о предоставлении прав, где стороны, как правило, дают своим назначенным авиапредприятиям право на перевозки пассажиров, груза и почты при осуществлении согласованных регулярных международных воздушных сообщений. Однако некоторые соглашения более конкретны, и в них делается ссылка на "перевозки пассажиров, груза и почты в любом сочетании". В таблице маршрутов соглашения могут быть указаны конкретные маршруты, включая согласованные ограничения или варианты, для выполнения чистогрузовых перевозок, либо такими маршрутами могут быть маршруты, предоставленные в обмен на права в отношении регулярных пассажирских перевозок.</i></p> <p><i>Цель настоящего пункта заключается в достижении справедливого баланса с точки зрения конкуренции между всеми авиаперевозчиками, занятыми в международных грузовых воздушных перевозках. Если в основной части соглашения содержится положение, которое также приводится в приложении (например, об аренде), такое положение следует исключить из приложения.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Приложение III</b> <b>Чистогрузовые перевозки (продолж.)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Полная либерализация</b></p> <p>Каждое назначенное авиапредприятие, занятое в чистогрузовых регулярных и нерегулярных перевозках, может осуществлять такие перевозки на территорию и с территории каждой Стороны без ограничений относительно частоты полетов, провозной емкости, маршрутов, типа воздушного судна и пунктов отправления или назначения груза.</p>	<p><i>Настоящий пункт предоставляет третью из семи "свобод воздуха" только в отношении чистогрузовых перевозок, выполняемых на регулярной и нерегулярной основе. Первые две "свободы" – право пролета и право выполнения технических посадок – не включены, поскольку они обычно предусматриваются в основном соглашении. Эксплуатационная гибкость описывается в общих выражениях и включает те элементы, которые обычно считаются важными для выполнения чистогрузовых перевозок.</i></p> <p><i>Приложение о грузовых перевозках вряд ли будет использоваться в соглашениях, предусматривающих полную либерализацию, и в современных соглашениях об "открытом небе", где положения о правах и эксплуатационной гибкости, указанные в настоящем приложении, содержатся в основном соглашении.</i></p>

<p style="text-align: center;"><b>Приложение IV</b> <b>Меры переходного характера</b></p>	
<p>Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.</p>	<p><i>Это рекомендуемое ИКАО приложение касается вопросов участия, а также стабильности при осуществлении либерализации. Составленное с учетом существующей практики и применяемых подходов это приложение охватывает как меры участия, так и преференциальные меры. Оно состоит из одного или нескольких из трех типов положений. Если эти положения будут в одинаковой мере применяться к каждой стороне, они могут считаться мерами участия. В противном случае они будут рассматриваться как преференциальные меры.</i></p> <p><i>Ниже приводится примерный перечень вопросов, которые могут охватываться государствами в рамках мер переходного характера, предусмотренных в приложении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, распределение "окон" и вопросы "деловой практики", в частности вопросы наземного обслуживания. Любой из перечисленных вопросов может рассматриваться на основе любого из подходов, указанных в трех положениях. Документ Дос 9587 содержит материал о возможных мерах участия и преференциальных мерах.</i></p> <p><i>Это положение может использоваться, когда конкретная статья (или приложение) не сразу вступает в силу, а применяется в ограниченном объеме в течение переходного периода. Например, стороны соглашаются, что невзирая на приложение с таблицей маршрутов, дающее каждой стороне неограниченные права "пятой свободы", авиапредприятию(ям) одной стороны (развитого государства) не разрешается осуществлять такие коммерческие права на маршрутах между другой стороной (развивающимся государством) и третьим государством до наступления оговоренной даты.</i></p>



<p align="center"><b>Приложение IV</b> <b>Меры переходного характера (продолж.)</b></p>	
<p>2. Невзирая на положения Статьи ____ (или приложения ____ ), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже:</p> <p>a) с (дата) по (дата) ...</p> <p>b) с (дата) по (дата) ...</p> <p>3. Невзирая на положения Статьи ____ (или приложения ____ ), нижеуказанные положения регулируют ...</p>	<p><i>Это положение сходно с первым, но содержит указание поэтапных периодов. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью, допускающую неограниченное совместное использование кодов, авиапредприятиям каждой стороны разрешается увеличивать перевозки (частоту) на условиях совместного использования кодов в третью страну только постепенно в течение указанных периодов.</i></p> <p><i>Данное положение может использоваться, когда какая-либо статья (или приложение) не сразу вступает в силу и в течение переходного периода применяется иная схема. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью о тарифах, предусматривающую режим двойного отклонения, порядок установления цен до наступления конкретной даты будет регулироваться режимом страны начала перевозки.</i></p>