

Väljaandja: Vabariigi Valitsus
Akti liik: välisleping
Teksti liik: algtekst
Jõustumise kp: 30.08.2000
Avaldamismärge: RT II 2000, 22, 130

Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse lennunduskokkulepe

(ð)12.08.09 12:30

Eesti Vabariigi valitsuse ja Venemaa Föderatsiooni valitsuse lennunduskokkuleppe heaksiitmine

Välisministeeriumi teadaanne välislepingu jõustumise kohta

Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse lennunduskokkuleppe lisa (muudetud)

Eesti Vabariigi valitsus ja Vene Föderatsiooni valitsus, edaspidi «lepingupoole», olles ühinenud 7. detsembril 1944 Chicagos allakirjutamiseks avatud «Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga»,

soovides sõlmida kokkuleppe lennuühenduse loomiseks oma territooriumide vahel ja väljaspool neid, on kokku leppinud järgmises.

Artikel 1. Mõisted

1. Kokkuleppes:

- a) «konventsioon» tähendab 7. detsembril 1944 Chicagos allakirjutamiseks avatud «Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni» ja kõiki selle lisasid, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 kohaselt, ning lisade ja konventsiooni kõiki parandusi artikli 94 kohaselt, kui need lisad ja parandused on Vene Föderatsiooni ja Eesti Vabariigi suhtes jõustunud ja nende ratifitseeritud;
- b) «lennundusvõimud» tähendab Vene Föderatsiooni puuhul Venemaa Föderaalset Lennuametit või isikut või organisatsiooni, kes on volitatud täitma ülesandeid, mida praegu täidab nimetatud amet, Eesti Vabariigi puuhul Teede- ja Sideministeeriumi või isikut või organisatsiooni, kes on volitatud täitma ülesandeid, mida praegu täidab nimetatud ministeerium;
- c) «määratud lennukettevõte» tähendab vastavalt selle kokkulekke artiklile 4 määratud ja volitatud lennukettevõtet;
- d) «territorium» tähendab riigi jurisdiksiooni alla kuuluvat maismaad, territoriaalvesi ja siseveekogusid ning nende kohal olevat õhuruumi;
- e) «lennuliin», «rahvusvaheline lennuliin», «lennukettevõte» ja «vahemaandumine mittekaubanduslikel eesmärkidel» on määratletud konventsiooni artiklis 96;
- f) «lisa» tähendab lepingu lisa või vastavalt lepingu artiklile 18 muudetud lisa. Lisa on lepingu lahutamatu osa: viidatakse ühtlasi ka selle lisale, kui pole kokku lepitud teisiti.

2. Lepingu artiklite pealkirjad on teavitavat ja abistavat laadi ning mingil määral ei piira lepingu rakendamist ega määratle selle eesmärke ega tähendust.

Artikel 2. Õiguste andmine

1. Määratud marsruudil kokkulepitud liine käitudes on kummagi lepingupoole määratud lennukettevõttel õigus:

- a) lennata üle teise lepingupoole territooriumi ilma vahemaandumisteta;
- b) maanduda teise lepingupoole territooriumil mittekaubanduslikel eesmärkidel.

2. Lepingupool annab teisele lepingupoolele selles lepingus ettenähtud õigused rahvusvaheliste lennuliinide (edaspidi «kokkulepitud liinid») loomiseks ja käitamiseks lepingu lisas nimetatud marsruutidel (edaspidi «määratud marsruudid»).

3. Lepingupoole määratud lennukettevõttel on määratud marsruudil kokkulepitud liinide käitamisel lisaks selle artikli punktis 1 loetletule õigus maanduda teise lepingupoole territooriumil lepingu lisas nimetatud kohtades sõitjate peale- ja mahaminekuks ning posti ja rahvusvahelise lasti peale- ja mahalaadimiseks.

4. See artikkel ei anna lepingupoole määratud ettevõttele õigust vedada rendi või muu tasu eest sõitjaid, lasti või posti teise lepingupoole territooriumil asuvate kohtade vahel.

5. Lepingupool määrab oma territooriumil kindlaks õhusõidukite lennumarsruuidid kokkulepitud liinidel ja piiriületuspunktid.

6. Tehnilised ja äriküsimused, mis on seotud õhusõidukite lendudega, sealhulgas kokkulepitud liinidel sõitjate-, kauba- ja positiveoga, lahendatakse määratud lennuettevõtete kokkuleppe alusel ja vajaduse korral esitatakse heakskiitmiseks lepingupoole lennundusvõimudele.

7. Lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukite maapealseks teenindamiseks teise lepingupoole territooriumil sõlmitakse kokkulepe teise lepingupoole ettevõttega, kellel on sellise teenuse osutamise luba.

Artikel 3. Lennuettevõtte määramine

1. Lepingupoolel on õigus määrata lennuettevõte määratud marsruutidel kokkulepitud liinide käitamiseks, teatades sellest kirjalikult teisele lepingupoolele.

2. Sellise teatise kättesaamise järel annab teine lepingupool viivitamatult selle artikli punktide 3 ja 4 kohaselt igale määratud lennuettevõttele vajaliku liiniloa.

3. Lepingupoole lennundusvõimud võivad enne liiniloa andmist nõuda teise lepingupoole määratud lennuettevõttelt tõendeid selle kohta, et see suudab täita lepingupoole rahvusvahelist lennuliiklust reguleerivaid õigusakte.

4. Lepingupool võib keelduda selle artikli punktis 2 nimetatud liiniloa andmisest või nõuda, et täidetaks lepingu artiklis 2 loetletud määratud lennuettevõtte õiguste kasutamisel vajalikke nõudeid, kui teisel lepingupoolel ei ole tõendeid selle kohta, et omandiõigus ja tegelik kontroll selle lennuettevõtte üle on lennuettevõtte määranud lepingupoolel või selle lepingupoole kodanikel.

5. Määratud lennuettevõte, kes on kirjeldatud viisil loa saanud, tohib alustada kokkulepitud lennuliini käitamist eeldusel, et lepingupoolle lennundusvõimud on kinnitanud määratud lennuettevõtete vahel kokkulepitud lennuplaani ja et on jõustunud lepingu artikli 10 järgi kindlaksmääratud tariifid.

Artikel 4. Piirangud

1. Lepingupoolel on õigus liiniluba tühistada või peatada teise lepingupoole määratud lennuettevõttel lepingu artiklis 2 loetletud õiguste kasutamine või nõuda nende õiguste kasutamise korral tema arvates vajalike nõuetekaitmist juhul:

- a) kui ta pole veendunud, et enamusosalus selles lennuettevõttes või tegelik kontroll selle lennuettevõtte üle on selle määranud lepingupoolel või tema kodanikel; või
- b) kui lennuettevõte ei järgi õiguse andnud lepingupoole seadusi ja eeskirju; või
- c) kui lennuettevõte ei järgi seda kokkulepet.

2. Kui seaduste ja eeskirjade rikkumise edasiseks vältimiseks pole vaja viivitamatult liiniluba tühistada, eelpool nimetatud õiguste kasutamist peatada või nõuda selle artikli punktis 1 märgitud nõuete täitmist, siis samas punktis viidatud õigust kasutatakse alles pärast lepingupoolte lennundusvõimude konsultatsiooni. Selleline lennundusvõimude konsultatsioon tuleb läbi viia esimesel võimalusel pärast lepingupoole lennundusvõimude arupärimist.

Artikel 5. Seaduste ja eeskirjade kohaldamine

1. Lepingupoole seadusi ja eeskirju, mis reguleerivad rahvusvahelisi lende sooritava õhusõiduki tema territooriumile sisenemist ja sellelt väljumist ning tema territooriumil viibiva sellise õhusõiduki käitamist ja lennujuhtimist, kohaldatakse ka teise lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduki suhtes.

2. Lepingupoole seadusi ja eeskirju, mis reguleerivad sõitjate ja meeskonna ning selle lasti ja posti tema territooriumile saabumist, seal viibimist ja seal väljumist või ärasaatmist, sealhulgas passi-, tolli- ja sanitaareeskirjade täitmise formaalsusisi, kohaldatakse ka teise lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduki sõitjate, meeskonna, lasti ja posti suhtes nende viibimise ajal nimetatud lepingupoole territooriumil.

Artikel 6. Maksud ja maksed

Maksud ja muud maksed lepingupoole lennujaama, sealhulgas selle rajatiste, tehniliste ja muude vahendite ning nende vahenditega seotud teenuste kasutamise eest, samuti maksed lennujuhtimisseadmete, sidevahendite ning nende seadmete ja vahenditega seotud teenuste kasutamise eest tuleb tasuda selle lepingupoole kehtestatud hindade ja tariifide alusel.

Artikel 7. Transiit

Lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduki transiitsõitjat, -pagasit või -lasti kontrollitakse nende viibimisel teise lepingupoole territooriumil lennujaama selleks eraldatud alal lihtsustatult, välja arvatum juhul,

kui on vaja võtta julgeolekumeetmeid vägivallajuhtumite või õhupiraatluse, aga ka narkootiliste ainete läbiveo vastu.

Transiitpagasile ega -lastile ei kohaldata tolli- ega muud maksu. Transiitpagasi või -lasti tollialase teenindamise, hoidmise või vormistamise eest võetakse tasu lepingupoolte seaduste kohaselt.

Artikel 8. Keskulepitud liini käitamise põhimõtted

1. Lepingupoolte määratud lennuettevõtetele tagatakse õiglased ja võrdsed võimalused käitada keskulepitud liine lepingupoolte territooriumide vahelistel määratud marsruutidel.
2. Lepingupoole määratud lennuettevõtte peab arvestama teise lepingupoole määratud lennuettevõtte huve, et hoiduda kahjustamast samal marsruudil või selle osal lennuliini käitava teise lepingupoole määratud lennuettevõtja vedusid.
3. Vedude maht lepingupoole määratud lennuettevõtte käitatava lennuliini keskulepitud marsruudil peab vastama ühiskonna nõudlusele. Lennuettevõtte esmaülesanne on pakkuda sellist vedude mahtu, mis optimaalse koormatusteguri puhul vastaks olemasolevale ja eeldatavale nõudlusele nende territooriumide vaheliste sõitjate-, kauba- ja postivedude järele.
4. Vedude puhul, mida määratud lennuettevõtte korraldab selle lepingu alusel, tuleb järgida üldpõhimõtet, mille kohaselt vedude maht sõltub:
 - a) nõudlusest vedude järele nende maade vahel, kus asuvad vedude lähte- ja sihtkohad;
 - b) nõudlusest selle piirkonna vedude järele, mida lennuliin läbib;
 - c) nõudlusest transiitvedude järele.

Artikel 9. Tariifid

1. Keskulepitud liinil tuleb kehtestada soodsad tariifid, arvestades kõiki mõjutegureid, sealhulgas käituskuluisid, optimaalset kasumit, lennuliini karakteristikuid (näiteks kiirust ja mugavust) ning teiste lennuettevõtete tariife igal määratud marsruudi osal. Tariifid tuleb kehtestada vastavalt selle artikli allpool esitatud nõuetele.
2. Selle artikli punktis 1 nimetatud tariifid ning nende tariifidega seotud vahendustasu tuleb võimaluse korral iga marsruudi puhul kooskõlastada asjast huvitatud määratud lennuettevõtete vahel pärast konsulteerimist kogu marsruuti või selle osi käitavate teiste lennuettevõteteega. Sel viisil kooskõlastatud tariifid tuleb esitada lepingupoolte lennundusvõimudele kinnitamiseks nelikümme viis (45) päeva enne esildatud jõustumiskuupäeva.
3. Kui määratud lennuettevõte ei ole nõus selle artikli punktis 1 nimetatud tariifiga või ei saa muul põhjusel tariifi selle artikli punkti 2 kohaselt kooskõlastada, peavad lepingupoolte lennundusvõimud püüdma tariifi kindlaks määrama omavahelise keskulepppe alusel.
4. Kui lennundusvõimud ei jõua keskuleppele neile selle artikli punkti 2 kohaselt esitatud tariifi kinnitamise suhtes või selle artikli punkti 3 kohaselt esitatud tariifi kindlaksmääramise suhtes, tuleb see lahkarvamus lahendada lepingu artikli 16 kohaselt.
5. Tariif ei jõustu, kui lepingupoole lennundusvõimud pole seda kinnitanud. Kui kolmekümne (30) päeva jooksul enne tariifi esildatud jõustumispäeva pole asjaomase lepingupoole lennundusvõimud väljendanud oma mittenõustumist esitatud tariifiga, loetakse tariif kinnitatuks.
6. Selle artikli kohaselt kindlaksmääratud tariifid kehtivad kuni uute tariifide kehtestamiseni.

Artikel 10. Tollimaksud

1. Keskulepitud liinil käitatav lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduk ja selle pardavarustus, kütus ja määrdained, toiduained, joogid, tubakatooted ning muud pardal olevad varud vabastatakse teise lepingupoole territooriumil tollilõivust, -maksust ning muudest sisseveomaksetest tingimusel, et nimetatud varustus, materjalid ja varud jäädv õhusõiduki pardale kuni nende taasväljaveoni.
2. Tollilõivust ja -maksust vabastatakse ka:
 - a) lepingupoole lennundusvõimude määratud limiidi piires varud, mida on ette nähtud kasutada pardal ning mille on tema territooriumil pardale võtnud õhusõiduk, mida keskulepitud liinil kätab teise lepingupoole määratud lennuettevõtte;
 - b) varuosad, mis on lepingupoole territooriumile sisse veetud, et remontida või tehnoteenindada õhusõidukit, mida kätab keskulepitud liinil teise lepingupoole määratud lennuettevõtte;
 - c) kütus ja määrdained, mis on ette nähtud õhusõiduki jaoks, mida keskulepitud liinil kätab lepingupoole määratud lennuettevõtte; ka juhul, kui nimetatud kütust ja määrdaineid tarvitatakse marsruudi osal, mis asub teise lepingupoole territooriumil, kust kütus ja määrdained on pardale võetud;

d) lepingupoolle määratud lennuettevõtte dokumendid, kaasa arvatud lennupiletid, saatelehed, lennuplaanid ja määratud lennuettevõtte sümboolikaga muud veodokumendid.

Osutatud teenuste, tollivormistuse või hoidmise eest võetakse tasu vastavalt lepingupoolte siseriiklikele õigusaktidele.

3. Selle artikli punktides 1 ja 2 nimetatud materjalid, varud, varuosad ja dokumendid antakse tollivõimude järelevalve alla.

4. Kokkulepitud liinil käitatava lepingupoolle määratud lennuettevõtte õhusõiduki pardavarustust ning pardal olevaid materjale, varusid ja varuosi võib teise lepingupoolte territooriumil maha laadida ainult selle lepingupoolle tollivõimude loal. Sel juhul hoitakse neid nimetatud tollivõimude järelevalve all kuni nende taasväljaveoni või muu korralduseni kooskõlas tollieeskirjaga.

Artikel 11. Tulude ülekandmine

1. Lepingupool annab teise lepingupoolle määratud lennuettevõtttele õiguse kanda vabalt üle õhuvedude korraldamisest saadud kasum.

Selline ülekanne tuleb teha vabalt vahetatavas väärингus ülekande päeval kehtiva vahetuskursi alusel kooskõlas selle lepingupoolte siseriiklike õigusaktidega, kust ülekanne tehakse.

2. Selle artikli sätted ei käsitele tulude maksustamist, mille kohta sõlmitakse lepingupoolte vahel eraldi kokkulepe.

Artikel 12. Lennuettevõtte esindused

1. Kokkulepitud liini käitamiseks antakse lepingupoolle määratud lennuettevõtttele õigus avada teise lepingupoolte territooriumil oma esindusi vajaliku haldus-, äri- ja tehniline personaliga.

2. Selles artiklis nimetatud personal koosneb lepingupoolte kodanikest või lepingupoolte kokkuleppel kolmanda riigi kodanikest.

3. Lepingupoolle määratud lennuettevõte võib teise lepingupoolte territooriumil selle lepingupoolte seadusi järgides müüa vahetult või tema määratud ja nõuetekohaselt volitatud vahendajate kaudu lennuveoteenuseid.

Artikel 13. Lennundusturvalisus

1. Vastavalt rahvusvahelisest õigusest tulenevatele õigustele ja kohustustele kinnitavad lepingupoole, et nende vastastikku võetud kohustus kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest on lepingu lahutamatu osa.

Arvestades rahvusvahelisest õigusest tulenevatele õigustele ja kohustustele kinnitavad lepingupoole, et nende vastastikku võetud kohustus kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest on lepingu lahutamatu osa. Arvestades rahvusvahelisest õigusest tulenevatele õigustele ja kohustustele kinnitavad lepingupoole, et nende vastastikku võetud kohustus kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest on lepingu lahutamatu osa. Lepingupoolde kooskõlas 14. septembril 1963 Tokios allakirjutatud «Konventsiooniga kuritegude ja teiste tegude kohta õhusõiduki pardal», 16. detsembril 1970 Haagis allakirjutatud «Õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsiooniga», 23. septembril 1971 Montrealis allakirjutatud «Tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tökestamise konventsiooniga» ja 24. veebruaril 1988 Montrealis allakirjutatud «Protokolliga rahvusvahelistes lennujaamades asetleidvate ebaseaduslike vägivallaktide vastu võitlemise kohta» ning sõlmitud ja edaspidi sõlmitavate kahepoolsete lepingutega.

2. Lepingupool osutab taatluse korral teisele lepingupooltele vajalikku abi, et vältida õhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist või õhusõiduki, selle sõitjate või meeskonna, lennujaama või lennujuhtimisseadmete turvalisust ohustavat tegu, või muud tsiviillennunduse turvalisust ohustavat ebaseaduslikku tegu.

3. Lepingupool järgib Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kehtestatud ja «Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni» lisades ettenähtud lennundusturvalisuse eeskirju ja tehnoloodeid sellisel määral, nagu neid eeskirju ja nõudeid saab lepingupoolte suhtes rakendada. Lepingupool nõub, et tema registrisse kantud õhusõiduki käitaja, tema territooriumil põhilist tegevuskohta ja alalist asukohta omav õhusõiduki käitaja ning tema territooriumil asuva rahvusvahelise lennujaama käitaja järgiks eelpool nimetatud lennundusturvalisuse eeskirju ja nõudeid.

4. Lepingupool nõustub sellega, et teine lepingupool võib nõuda sellistelt õhusõiduki käitajatelt selle artikli punktis 3 märgitud nende lennundusturvalisuse eeskirjade ja nõuete järgimist, mida teine lepingupool näeb ette tema territooriumile sissesõidu, sellel viibimise ja sellelt väljasõidu puhul. Lepingupool rakendab oma territooriumil nii enne õhusõiduki maandumist ja laadimist kui ka nende tegevuste väljal vajalikud abinõud, et kaitsta õhusõidukit ning kontrollida õhusõiduki sõitjaid ja meeskonda ning käsipakke, pagasit, lasti ja varusid, mis on õhusõiduki pardal. Lepingupool vaatab tähelepanelikult läbi teise lepingupoolle iga taatluse võtta ohuolukoras eriturvameetmeid.

5. Kui tsiviilõhusõiduk hõivatakse ebaseaduslikult või kui pannakse toime selline tsiviilõhusõiduk hõivatakse ebaseaduslikult või kui pannakse toime selline ebaseaduslik tegu, mis ohustab õhusõiduki, selle sõitjate või meeskonna, lennujaama või lennajuhtimisseadmete turvalisust, või kui tekib sellise vahejuhtumi oht, abistavad lepingupoole teineteist sidepidamise lihtsustamise või muude vajalike abinõude rakendamise teel, et kiiresti ja ohutult sellist vahejuhtumit tökestada või ära hoida.

Artikel 14. Konsultatsioonid

Et tagada lepingupoolte lennundusvõimude tihe koostöö kakkuleppe täitmise küsimustes, võib perioodiliselt või ühe lepingupoolte ettepanekul korraldada konsultatsioone.

Artikel 15. Vaidluste lahendamine

1. Kakkuleppe tõlgendamise ja rakendamisega seotud vaidlus lahendatakse lepingupoolte lennundusvõimude otseläbirääkimiste teel.
2. Kui lepingupoolte lennundusvõimud kakkuleppele ei jõua, lahendatakse vaidlus diplomaatiliste kanalite kaudu.
3. Kui eespool nimetatud viisil vaidlust lahendada ei õnnestu, tuleb vaidlus anda kumma tahes lepingupoolte taotlusel läbivaatamiseks arbitraažile, mis koosneb kolmest vahekohtunikust. Lepingupoole nimetavad kaks vahekohtuniku, kes omakorda nimetavad kolmanda vahekohtuniku.
4. Lepingupool peab vahekohtuniku nimetama kuuekümnne (60) päeva jooksul arvates päevast, mil diplomaatiliste kanalite kaudu on talle laekunud teise lepingupoolte arupärinne vaidluse läbivaatamise kohta arbitraažis. Kolmas vahekohtunik nimetatakse järgneva kuuekümnne (60) päeva jooksul. Kui kummagi lepingupool ei õnnestu ettenähtud tähtajaks vahekohtuniku nimetada või kui kolmandat vahekohtuniku ei nimetata kehtestatud tähtajaks, võib kumbki lepingupool pöörduda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendi poole taotlusega nimetada olenevalt asjaoludest vahekohtunik või vahekohtunikud.
5. Selle artikli punktide 3 ja 4 kohaselt nimetatud kolmas vahekohtunik peab olema kolmanda riigi kodanik ja täitma arbitraaži esimehe kohuseid. Kui esimees on ühe lepingupoolte riigi kodanik või kui ta mingil muul põhjusel ei saa märgitud funktsiooni täita, peab kolmanda vahekohtuniku nimetama Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu asepresident.
6. Arbitraaž teeb otsuse häälteenamusega. Selline otsus on mõlemale lepingupooltele kohustuslik. Kumbki lepingupool peab katma oma vahekohtuniku arbitraažis osalemise kulud. Arbitraaži esimehe osalemisega seotud ja muud sellised kulud jaotatakse lepingupoolte vahel võrdselt. Kõigis muudes küsimustes määrab arbitraaž oma töökorra kindlaks iseseisvalt.

Artikel 16. Kakkuleppe muutmine

1. Kui lepingupool teeb ettepaneku kakkulepet või selle lisa muuta, korraldatakse lepingupoolte lennundusvõimude vahel konsultatsioone ettepandud muudatuse küsimuses. Konsultatsioon peab algama kuuekümnne (60) päeva jooksul, alates konsultatsiooni taotlemise päevast, kui lepingupoolte lennundusvõimud ei ole seda ajavahemikku omavahelisel kakkuleppel pikendanud. Kakkuleppe muudatus jõustub pärast seda, kui selle vastuvõtmisest teatabad noodid on diplomaatiliste kanalite kaudu vahetatud. Lisas võib muudatuse teha lepingupoolte kirjalikul kakkuleppel ja see jõustub lennundusvõimude kindlaks määratud kuupäeval.
2. Kui mõlemad lepingupoole ühinevad mõne mitmepoolse tsiviillennuskakkuleppe või -konventsiooniga, välivad lepingupoole nendes kakkulepetes või konventsioonides endale kolmandate riikide ees selliste kohustuste võtmist, mis kahjustavad käesoleva lepingu järgimist ja õiguste kasutamist.
3. Lepingupoolte vahel vastuolude tekkimise korral mitmepoolse kakkuleppe või konventsiooni allakirjutamise tõttu korraldavad lepingupoole konsultatsioone kooskõlas selle artikli punktiga 1.

Artikel 17. Kakkulepe registreerimine

Kakkulepe ja selle muudatused registreeritakse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis.

Artikel 18. Kehtivuse lõpetamine

1. Kakkulepe on sõlmitud määramata ajaks.
2. Lepingupool võib igal ajal teisele lepingupooltele diplomaatiliste kanalite kaudu teatada oma kavatsusest kakkuleppe kehtivus lõpetada. Sellekohane teatis saadetakse samal ajal ka Rahvusvahelisse Tsiviillennunduse Organisatsiooni. Sel juhul lõpeb lepingu kehtivus kaheteistkümnne kuu pärast, arvates päevast, mil teine lepingupool on saanud sellekohase teatise, kui nimetatud teatist pole selle aja jooksul lepingupoolte vastastikusel kakkuleppel tagasi võetud. Kui teine lepingupool pole teatise kättesaamist kinnitanud, loetakse teatis kättesaaduks neljateistkümnne päeva pärast, arvates päevast, mil Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon selle teatise on saanud.

Artikel 19. Jõustumine

Kokkulepe jõustub päeval, mil lepingupooled vahetavad kokkuleppe jõustumiseks vajalike formaalsuste täitmist kinnitavad diplomaatilised noodid.

Koostatud 4. juulil 2000. aastal Peterburis kahes originaaleksemplaris eesti ja vene keeles; mõlemad tekstdid on võrdse jõuga. Lepingu erineva tõlgendamise korral võetakse aluseks venekeelne tekst.

Eesti Vabariigi valitsuse nimel
Toivo JÜRGenson

Vene Föderatsiooni valitsuse nimel
Sergei OTTOVITŠ

**EESTI VABARIIGI VALITSUSE JA VENE FÖDERATSIOONI
VALITSUSE LENNUNDUSLEPINGU LISA**

1. Marsruudid, mida hakkab mõlemas suunas käitama Vene Föderatsiooni määratud lennuettevõtja:

Lähtekohad	Vahekohad	Sihtkohad	Kohad väljaspool Eesti Vabariiki
Kohad Vene Föderatsioonis	Kohad kolmandates riikides	Tallinn, teised kohad Eesti Vabariigis kooskõlastatakse täiendavalts	Kohad Euroopa, Põhja- ja Lõuna-Ameerika riikides

2. Marsruudid, mida hakkab mõlemas suunas käitama Eesti Vabariigi määratud lennuettevõtja:

Lähtekohad	Vahekohad	Sihtkohad	Kohad väljaspool Vene Föderatsiooni
Kohad Eesti Vabariigis	Kohad kolmandates riikides	Moskva, teised kohad Vene Föderatsioonis kooskõlastatakse täiendavalts	Kohad Euroopa, Aasia ja Aafrika riikides

Märkused:

1. Lepingupoolte lennundusvõimud määrvavad kindlaks vahekohad ja kohad väljaspool riiki.
2. Lepingupoolte määratud lennuettevõtja õiguse suhtes korraldada sõitjate-, kauba- ja postivedu teise lepingupoolte territooriumil ja kolmandates riikides asuvate kohtade vahel lepingupoolte lennundusvõimud.
3. Lepingupoolte määratud lennuettevõtja võib kokkulepitud lennuliinidel jäätta vahele mis tahes või kõik kohad, välja arvatud lepingupoolte riikides asuvad lähte- ja sihtkohad.
4. Määratud lennuettevõtte lendude sagedus ja õhusõidukite tüübide määratuseks kindlaks lepingupoolte lennundusvõimude kokkuleppega.
5. Tšarter-, eri- ja lisareise võib määratud lennuettevõtja teha eeltellimuse alusel. Selline tellimus tuleb esitada hiljemalt nelikümmend kaheksa (48) tundi enne õhusõiduki väljalendu, arvestamata puhkpäevi ja riigipühi.
6. Kui määratud lennuettevõtjate käitatavatel lennuliinidel korraldavad tšarterreise teised lennuettevõtjad, peavad nad arvestama määratud lennuettevõtjate huve.
7. Küsimustes, mis on seotud õhusõidukite lennuga Trans-Siberi, Trans-Aasia ja Trans-Polaar marsruutidel, lepingupoolte lennundusvõimud kokku eraldi.
8. Lepingupoolte lennuettevõtjad võivad sõlmida omavahelisi *block-space*, *code-sharing*, ühiskäitamise ja meeskonnaga liisingu tüüpí ärikokkuleppeid, kuid lendude korraldamine nimetatud kokkulepete alusel on lubatud üksnes pärast seda, kui lepingupoolte lennundusvõimud on need heaks kiitnud. Lepingupoolte territooriumide vahelisi või neid läbivaid vedusid käsitlevad kokkulepped kolmandate riikide lennuettevõtjatega sõlmivad lepingupoolte lennundusvõimud eraldi.

**Соглашение между Правительством Эстонской Республики и
Правительством Российской Федерации о воздушном сообщении**

Правительство Эстонской Республики и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем “Договариваю щимися Сторонами”,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между соответствующими территориями их государств и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

1. Для целей настоящего Соглашения:

а) термин “Конвенция” означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции и любую поправку к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам настоящего Соглашения, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Эстонской Республикой и Российской Федерацией;

б) термин “авиационные власти” означает в отношении Эстонской Республики Министерства транспорта и связи или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством, и в отношении Российской Федерации – Федеральную службу воздушного транспорта России или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Службой;

в) термин “назначено в авиапредприятие” означает любое авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

г) термин “территория” в отношении государства означает сухопутную территорию, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

д) термины “воздушное сообщение”, “международное воздушное сообщение”, “авиапредприятие” и “остановка с некоммерческими целями” имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

е) термин «Приложение» означает Приложение к настоящему Соглашению или измененное в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения Приложение. Приложение является неотъемлемой частью настоящего Соглашения, и все ссылки на Соглашение означают одновременно и ссылки на Приложение, если это не оговорено иначе.

2. Заглавия статей настоящего Соглашения имеют только информативный и вспомогательный характер и никоим образом не ограничивают применение и не определяют цель и смысл настоящего Соглашения.

Статья 2. Предоставление прав

1. Авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны будут пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

- а) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;
- б) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны остановки с некоммерческими целями.

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

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

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

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

6. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты по договорным линиям, решаются по договоренности между авиапредприятиями, назначенными для эксплуатации конкретной линии, и при необходимости представляются на одобрение авиационным властям Договаривающихся Сторон.

7. Для осуществления наземного обслуживания своего воздушного судна назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны заключают соответствующие соглашения с предприятиями другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимые разрешения на предоставление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3. Назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить авиапредприятие(я) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления каждая Договаривающаяся Сторона в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми и этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда одна из Договаривающихся Сторон не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между авиапредприятиями, назначенными для эксплуатации на конкретной договорной линии, расписание полетов утверждено авиационными властями Договаривающихся Сторон, и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 4. Применимые ограничения

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:
а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства, или
б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или
в) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткие сроки с даты запроса.

Статья 5. Применение законов и правил

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, груза, почты и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут

применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 6. Сборы и платежи

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии с установленными ставками и тарифами каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 7. Транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться, исключая случаи, когда потребуется принятие мер безопасности против актов насилия или воздушного пиратства, а также провоза наркотических веществ, лишь упрощенному контролю.

Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными пошлинами и другими налогами. Сборы за предоставление таможенное обслуживание, хранение и оформление будут взиматься в соответствии с внутренним законодательством государств Договаривающихся Сторон.

Статья 8. Принципы эксплуатации договорных линий

1.Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями их государств.

2.При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего, которое эксплуатируется авиалинией по этому же маршруту или его части.

3.Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозке пассажиров, груза и почты между соответствующими территориями их государств.

4.Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием по настоящему Соглашению, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:
а) потребности в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
б) потребности в перевозках того района, через который проходит авиалиния; и
в) потребности в транзитных перевозках.

Статья 9. Тарифы

1.Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалиний (например, скорость и удобства) и тарифы других назначенных авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2.Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссационных с этих тарифов должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными авиапредприятиями после консультаций с другими назначенными авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы должны представляться авиационным властям Договаривающихся Сторон на утверждение за сорок пять (45) дней до предлагаемой даты их вступления в силу.

3.Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4.Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо

тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям статьи 16 настоящего Соглашения.

5.Ни один тариф не должен вступить в силу, если его не утвердили авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон. Если за тридцать (30) дней до предлагаемой даты вступления в силу тарифа авиационные власти соответствующей Договаривающейся Стороны не выразили несогласия с представленным на утверждение тарифом, он будет считаться утвержденным.

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

Статья 10. Таможенные пошлины

1.Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначением авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими платежами, взимаемыми в связи с ввозом по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2.Также будут освобождаться от обложения таможенными пошлинами и налогами:

- а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначением авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- б) запасные части, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначением авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначением авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;
- г) документы, используемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианакладные, расписание полетов и другую перевозочную документацию, содержащие символику назначенного авиапредприятия.

Сборы за предоставление таможенное обслуживание, хранение и оформление будут взиматься в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся Сторон.

3.Материалы, запасы и запасные части, а также документы, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, помещаются под контроль таможенных органов.

4.Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначением авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны с разрешения таможенных органов этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они помещаются под наблюдение упомянутых органов до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 11. Перевод доходов

1.Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями от воздушных перевозок.

Такой перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

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

Статья 12. Представительства авиапредприятий

1.Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающиеся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающиеся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. Указанный в настоящей статье персонал состоит из граждан государств Договаривающихся Сторон или других лиц по согласованию между Договаривающимися Сторонами.

3. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны может осуществлять на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством этого государства продажу авиаперевозок непосредственно либо через назначаемых им и соответствующим образом уполномоченных на это агентов по продаже.

Статья 13. Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство 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 соответствии с положениями Конвенции о преступлениях на борту воздушных судов, подписанный в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанный в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанный в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанный в г. Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений, а также тех соглашений, которые будут заключены между Договаривающимися Сторонами в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями и, установленными Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам.

Договаривающиеся Стороны будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и эксплуатанты международных аэропортов на территории их государств действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от этих эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории ее государства. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 14. Консультации

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически или по запросу одной Договаривающейся Стороны могут проводиться консультации.

Статья 15. Разрешение споров

1. В случае спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь должны стремиться решить его путем переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

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

3.В случае, если урегулирование не может быть достигнуто вышеуказанными способами, спор по запросу любой из Договаривающихся Сторон должен передаваться я на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий – двумя назначенными арбитрами.

4.Каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в арбитраже, а третий арбитр назначается в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае, если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок, или если третий арбитр не будет назначен в установленный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств.

5.Третий арбитр, назначенный в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитража. В случае, если председатель является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную функцию, то необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации.

6.Арбитраж должен выносить свое решение большинством голосов. Такое решение должно быть обязательным для обеих Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона должна нести расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы, связанные с участием председателя арбитража, и другие подобные расходы должны распределяться между Договаривающимися Сторонами поровну. По всем другим аспектам арбитраж должен самостоятельно определять процедуру своей работы.

Статья 16. Изменения Соглашения

1.Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Изменения к Соглашению вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Изменения в Приложение могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон в письменной форме и вступают в силу с даты, определенно эти авиационными властями.

2.Если обе Договаривающиеся Стороны станут участниками любого многостороннего соглашения или конвенции в области гражданской авиации, то Договаривающиеся Стороны исключают взятие на себя каких-либо обязательств перед третьими государствами в таких соглашениях или конвенциях, наносящих ущерб соблюдению условий и использованию прав, оговоренных настоящим Соглашением.

3.При возникновении возможных противоречий между Договаривающимися Сторонами при подписании какого-либо многостороннего соглашения или конвенции Стороны проведут консультации в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Статья 17. Регистрация Соглашения

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

Статья 18. Прекращение действия

1.Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2.Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление направляется одновременно в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся Стороной оно будет рассматриваться как полученное через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 19. Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступит в силу с даты обмена дипломатическими нотами, подтверждающими, что каждая Договаривающаяся Сторона выполнила внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления Соглашения в силу.

Совершено в Санкт-Петербурге 4ого июля 2000 года в двух экземплярах, каждый на эстонском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу. В случае расхождений в толковании настоящего Соглашения используется текст на русском языке.

За Правительство Эстонской Республики
Тойво ЮРГЕНСОН

За Правительство Российской Федерации
Сергей ОТТОВИЧ

**Приложение к Соглашению между Правительством Эстонской Республики
и Правительством Российской Федерации о воздушном сообщении**

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Эстонской Республики
Пункты в Российской Федерации	Пункты в третьих странах	Таллинн, другие пункты в Эстонской Республике будут согласованы дополнительно	Пункты в странах Европы, Северной и Южной Америки

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Эстонской Республики:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Российской Федерации
Пункты в Эстонской Республике	Пункты в третьих странах	Москва, другие пункты в Российской Федерации, будут согласованы дополнительно	Пункты в странах Европы, Азии и Африки

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами должны определяться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.
2. Право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах является предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.
3. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны могут опускать любой или все пункты при полетах по договорным линиям за исключением пунктов отправления и назначения на территориях государств этих Договаривающихся Сторон.
4. Частота полетов и типы воздушных судов будут определяться по согласованию между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационным властям Договаривающихся Сторон.
5. Чarterные, дополнительные и специальные рейсы могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия. Заявка подается не менее чем за сорок восемь (48) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.
6. Неназначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон могут выполнять чартерные перевозки на договорных линиях только по согласованию с назначенными на эту линию авиапредприятиями.
7. Вопросы полетов воздушных судов по Транссибирскому, Трансазиатскому и Трансполярному маршрутам являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.
8. Авиапредприятия Договаривающихся Сторон могут заключать между собой соглашения по коммерческому сотрудничеству типа «блок-спейс», «code-sharing», совместной эксплуатации и

«мокрый» лизинг, но выполнение полетов на основе упомянутых соглашений возможно только после одобрения данных соглашений авиационными властями Договаривающихся Сторон. Любые виды таких договоренностей с авиапредприятиями третьих стран, касающихся перевозок между (через) территориями государств Договаривающихся Сторон, являются предметом специальной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Õiend

Metaandmetes parandatud akti andja: Vabariigi Valitsus. Lisatud seosed ja venekeelne tekst.