

**СОГЛАШЕНИЕ**  
**МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ КОРОЛЕВСТВА КАМБОДЖА**  
**О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

Правительство Российской Федерации и Правительство Королевства Камбоджа, именуемые в дальнейшем в настоящем Соглашении Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание, что Российская Федерация и Королевство Камбоджа являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить соглашение с целью развития воздушного сообщения между соответствующими территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределы, согласились о нижеследующем:

**Статья 1**

**Определения**

Используемые в настоящем Соглашении понятия, если иное не требуется по контексту, означают следующее:

1) "Конвенция" – Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение, принятое в соответствии со статьей 90 Конвенции, и любую поправку к приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и

поправки применимы для Российской Федерации и Королевства Камбоджа;

2) "авиационные власти":

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

в отношении Королевства Камбоджа – Государственный секретариат гражданской авиации Королевства Камбоджа или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Государственным секретариатом;

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

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

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

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

7) "Соглашение" – настоящее Соглашение, приложения и любые поправки к нему. Приложение к настоящему Соглашению является его неотъемлемой частью, и все ссылки на настоящее Соглашение означают также ссылку на Приложение к настоящему Соглашению, если только Договаривающимися Сторонами не будет достигнуто договоренности об ином;

8) "таблица" – таблица маршрутов, предусмотренная в Приложении к настоящему Соглашению, и любые изменения, внесенные в нее и согласованные в соответствии со Статьей 17 настоящего Соглашения

9) "емкость":

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

в отношении договорной линии – емкость воздушного судна, используемого на данной линии, умноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период времени;

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

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

12) "аэропортовые сборы и сборы за обслуживание" – сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств, включая сборы за предоставленное обслуживание.

## Статья 2

### Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации назначенными авиапредприятиями договорных линий по маршрутам, указанным в

Приложении к настоящему Соглашению. Такие воздушные линии и маршруты именуются в дальнейшем «договорные линии» и «установленные маршруты» соответственно.

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

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

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

в) совершать посадки в пунктах на территории государства другой Договаривающейся Стороны, указанных в Таблице для соответствующего установленного маршрута, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки багажа, груза и почты.

3. Ничто в пунктах 1 и 2 настоящей статьи не должно рассматриваться, как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки исключительно между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

4. В целях осуществления наземного технического обслуживания своих воздушных судов назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны могут заключать соглашения с предприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимое разрешение на осуществление такого обслуживания на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны.

### Статья 3

#### Назначение авиапредприятий

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

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

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

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

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать в любое время эксплуатацию договорных линий при условии, что расписания полетов утверждены авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении этих договорных линий.

#### **Статья 4**

#### **Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию**

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

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

б) назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

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

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами, указанными в параграфе 2 статьи 2 настоящего Соглашения, или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то такие меры должны использоваться только после консультаций между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты обращения одной из Сторон с просьбой об их проведении.

3. Действия одной Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями настоящей статьи не должны нарушать права, предоставленные другой Договаривающейся Стороне в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения.

## **Статья 5**

### **Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание**

Сборы и другие платежи за пользование аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются на территории государства каждой Договаривающейся Стороны в соответствии со ставками и тарифами, установленными этим государством в соответствии с Конвенцией.

## Статья 6

### Освобождение от таможенных пошлин и налогов

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются при ввозе на территорию государства другой Договаривающейся Стороны от обложения таможенными пошлинами и налогами при условии, что такие имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. В соответствии с законами и правилами государства каждой из Договаривающихся Сторон также освобождаются от обложения таможенными пошлинами и налогами за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

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

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



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

3. Бортовое оборудование, материалы, запасы и запасные части, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для иных целей, нежели прямо указанных в настоящей статье. Бортовое оборудование, материалы, запасы и запасные части могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов государства, на территории которого они находятся, до тех пор, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами этого государства.

4. Бортовое оборудование, материалы, запасы и запасные части, указанные в пункте 2 настоящей статьи и находящиеся на борту воздушных судов, эксплуатируемых на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных органов государства этой другой Договаривающейся Стороны. В этом случае они будут находиться под таможенным контролем указанных органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой другой Договаривающейся Стороны.

5. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства любой из Договаривающихся Сторон и не покидающие зону аэропорта, выделенную для этой цели, подвергаются

лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических и психотропных веществ. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

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

## Статья 7

### Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

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

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

3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам. Каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или

разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территорией государства Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие, и территорией государства другой Договаривающейся Стороны.

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

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

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

в) в транзитных перевозках.

5. Для обеспечения назначенным авиапредприятиям равных и справедливых возможностей в перевозках, расписание полетов, емкости и частоты подлежат утверждению авиационными властями государств обеих Договаривающихся Сторон. Этот порядок применяется и при необходимости внесения любых изменений в условия эксплуатации договорных линий.

6. Если возникает необходимость, авиационные власти Договаривающихся Сторон принимают действенные меры для достижения приемлемых договоренностей относительно расписания полетов, емкостей и частот.

## **Статья 8**

### **Утверждение расписания полетов**

Назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны не позднее, чем за 45 дней до начала выполнения полетов по договорной(ым) линии(ям) направляют свои проекты расписаний полетов авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны на утверждение.

В эти расписания полетов включаются сведения о категории рейсов, типах используемых воздушных судов, маршрутах полета и другая существенная информация о полетах. Аналогичные процедуры применяются при необходимости внесения любых изменений в утвержденные расписания полетов. В особых случаях по решению авиационных властей государства этой другой Договаривающейся Стороны указанные в настоящей статье сроки представления расписания полетов на утверждение могут быть сокращены.

## **Статья 9**

### **Предоставление статистических данных**

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

Такая информация включает сведения об объемах перевозок, распределении загрузки, о пунктах отправления и назначения.

Предоставление других дополнительных сведений о перевозках, которые авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут запросить у авиационных властей другой Договаривающейся Стороны, осуществляется по договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

## Статья 10

### Применение законов и правил

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

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

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

## Статья 11

### Перевод доходов

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

Такой перевод осуществляется в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с валютными законами и правилами государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществляется перевод.

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

## Статья 12

### Безопасность полетов

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, если такие удостоверения о квалификации и свидетельства выданы или признаны действительными в

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

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения одной из Договаривающихся Сторон с просьбой об их проведении. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в указанных областях соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией, эта другая Договаривающаяся Сторона уведомляется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения указанных стандартов Международной организации гражданской авиации. После этого эта другая Договаривающаяся Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение 30 дней или в течение согласованного между авиационными властями Договаривающихся Сторон периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны для полетов на территорию или с территории государства другой Договаривающейся

Стороны в соответствии с положениями настоящего Соглашения, может быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями государства этой другой Договаривающейся Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна.

4. Если возникнет необходимость принятия безотлагательных действий для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, выданного этому авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны. Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с настоящим пунктом, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

## **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 по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по



международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию по борьбе с актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в г. Монреале 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами и любых других многосторонних соглашений в области авиационной безопасности, участниками которых являются Российская Федерация и Королевство Камбоджа.

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

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к государствам Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся

Сторона должна требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в ее государстве, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории ее государства, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории ее государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют прибытие на территорию, пребывание на территории и отправление с территории ее государства. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время их посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

## Статья 14

### Представительство назначенного авиапредприятия

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

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

## Статья 15

### Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику

договорной линии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы устанавливаются в соответствии с положениями настоящей статьи.

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

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

4. Тарифы вступают в силу после их утверждения авиационными властями государств обеих Договаривающихся Сторон и остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

## **Статья 16**

### **Консультации**

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению и применению настоящего Соглашения, за исключением статьи 12 настоящего Соглашения, между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон периодически проводятся консультации. Такие консультации начинаются в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся об ином.

## **Статья 17**

### **Изменение Соглашения**

Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение и Приложение к нему, она может предложить проведение консультаций между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Такие консультации начинаются в течение 60 дней с даты получения такого запроса, если авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся об ином сроке. Изменения в Соглашение вносятся по взаимному согласию Договаривающихся Сторон. Изменения в Приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

## **Статья 18**

### **Соответствие многосторонним конвенциям и соглашениям**

В случае если обе Договаривающиеся Стороны становятся участниками какой-либо многосторонней конвенции или соглашения о воздушном сообщении, настоящее Соглашение должно быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям такой конвенции и соглашения.

## **Статья 19**

### **Прекращение действия Соглашения**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации.

2. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения о получении такого уведомления этой другой Договаривающейся Стороной оно должно считаться полученным через 14 дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

## **Статья 20**

### **Разрешение споров**

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

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

3. В случае если урегулирование не может быть достигнуто способами, указанными в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, любая из Договаривающихся Сторон передает спор на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - третейский судья - назначается двумя назначенными Договаривающимися Сторонами арбитрами. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 60 дней с даты получения одной из Договаривающихся Сторон запроса другой Договаривающейся Стороны о рассмотрении спора в арбитраже, а третейский судья назначается в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в установленный настоящей статьей срок или если назначенными арбитрами третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой произвести необходимые назначения. Третейский судья должен быть гражданином государства, которое на момент его назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Договаривающихся Сторон.

4. В случае если президент Совета Международной организации гражданской авиации является гражданином государства хотя бы одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную в пункте 2 настоящей статьи функцию, то необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации.

В случае если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную в пункте 2 настоящей статьи функцию, то назначение должно быть произведено старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином какого-либо из государств Договаривающихся Сторон.

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

6. Решение арбитража обязательно для обеих Договаривающихся Сторон.

7. Расходы по участию арбитра, назначенного какой-либо из Договаривающихся Сторон, и по участию этой Договаривающейся Стороны в арбитраже несет эта Договаривающаяся Сторона. Расходы по участию третейского судьи и другие общие расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну. Любые расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи, включаются в общие расходы на проведение арбитража.

## **Статья 21**

### **Регистрация в ИКАО**

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации.



**Статья 22**  
**Вступление в силу**

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

С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Королевством Камбоджа Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Народной Республики Кампучии о воздушном сообщении, подписанное 16 июля 1979 г.

Совершено в г. Пусане "24" ноября 2015 г. в двух экземплярах, каждый на русском, кхмерском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

**За Правительство**  
**Российской Федерации**



**За Правительство**  
**Королевства Камбоджа**



Приложение  
к Соглашению между  
Правительством Российской Федерации  
и Правительством Королевства Камбоджа  
о воздушном сообщении

### ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

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

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Камбодже	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	Пункты в третьих странах	Пномпень и другие пункты*	Пункты в третьих странах

2. Назначенные авиапредприятия Королевства Камбоджа имеют право выполнять международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в России	Пункты за пределами
Пункты в Королевстве Камбоджа	Пункты в третьих странах	Москва и другие пункты*	Пункты в третьих странах

\*) другие пункты являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Примечания:

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

2. Право совмещения пунктов отправления и пунктов назначения на территории государств Договаривающихся Сторон, а также промежуточных пунктов и пунктов за пределами их территорий является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

3. Право назначенных авиапредприятий государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территориях третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

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

5. Для выполнения чартерных и дополнительных рейсов, а также рейсов вне расписания полетов, назначенные и другие авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны должны направить предварительный запрос авиационным властям государства другой

Договаривающейся Стороны. Такой запрос направляется не позднее 120 часов до начала выполнения рейса, без учета выходных и праздничных дней, установленных законами и правилами государства этой другой Договаривающейся Стороны.

6. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным авиаперевозкам на установленных маршрутах. Выполнение чартерных рейсов должно производиться в соответствии с законами и правилами государств Договаривающихся Сторон.

7. Назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения, включая соглашения о совместном использовании кодов, с назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие соглашения должны быть одобрены авиационными властями государств обеих Договаривающихся Сторон.

Подобные соглашения с авиапредприятиями третьих стран является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.