

# СОГЛАШЕНИЕ

## между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Таиланд о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Королевства Таиланд, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Королевство Таиланд являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года, и желая заключить Соглашение в целях установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы, согласились о нижеследующем:

### Статья 1

#### ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Для целей настоящего Соглашения следующие термины означают:
  - а) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции, принятое согласно статье 90 Конвенции и любые поправки к Приложениям или самой Конвенции, вступившие в силу согласно статьям 90 и 94 Конвенции и ратифицированные соответственно Российской Федерацией и Королевством Таиланд;
  - б) "авиационные власти" - в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта и в отношении Королевства Таиланд - Министра транспорта и коммуникаций или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время вышеуказанными органами;
  - с) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, назначенное одной из Договаривающихся Сторон в соответствии со статьей 6 настоящего Соглашения для эксплуатации договорных

авиалиний;

d) "тариф" - стоимость и условия оплаты перевозки пассажиров, багажа и груза, включая комиссионные сборы и дополнительную оплату агентских услуг по продаже перевозочных документов, но исключая оплату и условия перевозки почты;

e) "территория" - в отношении государства - земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства в соответствии с международными правилами;

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть. Все ссылки на Соглашение относятся и к Приложению, если не оговорено иное.

## Статья 2

### ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях эксплуатации воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению. Такие линии и маршруты именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты".

2. В соответствии с положениями настоящего Соглашения назначенное авиапредприятие, каждой Договаривающейся Стороной, при эксплуатации договорных международных авиалиний будет пользоваться следующим:

a) правом пролета территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

b) правом совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями;

c) правом погрузки и выгрузки на территории одной Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, багажа, груза и почты для их отправления или доставки в пункты на территории другой Договаривающейся Стороны;

d) правом погрузки или выгрузки на территории третьих стран в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, багажа, груза и почты для их отправки или доставки в пункты на территории другой Договаривающейся Стороны, указанные в Приложении к настоящему Соглашению.

3. Ничто в пункте 2 настоящей статьи не будет

рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, багаж, груз и почту для перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

4. Если в силу вооруженного конфликта, стихийных бедствий, политической нестабильности или чрезвычайных обстоятельств назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны не сможет выполнять полеты по установленному маршруту, другая Договаривающаяся Сторона окажет содействие в создании условий для выполнения полета по маршруту в заданном направлении.

### Статья 3

## ПРИНЦИПЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОГОВОРНЫХ АВИАЛИНИЙ

1. Назначенному авиапредприятию каждой Договаривающейся Стороны должны предоставляться справедливые и равные возможности для перевозки на договорных линиях загрузки, взятой на территории одной Договаривающейся Стороны и доставленной на территорию другой Договаривающейся Стороны или в обратном направлении; загрузка, взятая и доставленная на территорию одной Договаривающейся Стороны из пунктов или в пункты по маршруту, будет рассматриваться как дополнительная. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны при предоставлении емкости для перевозки загрузки, взятой на территории одной Договаривающейся Стороны, в пункты на установленных маршрутах и в обратном направлении должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба его перевозкам.

2. Договорные линии, обслуживаемые назначенным авиапредприятием каждой Договаривающейся Стороны, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно стремиться к предоставлению такой емкости, которая отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты, следующих на территорию Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие, или убывающих с такой территории.

3. Условия перевозки пассажиров, груза и почты, взятых на

территории другой Договаривающейся Стороны и выгруженных в пунктах в третьих странах на установленных маршрутах или в обратном направлении, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

- а) потребностей в перевозках с или на территорию Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
- б) потребностей в перевозках того региона, через который проходит договорная авиалиния, с учетом авиалиний, установленных авиапредприятиями других государств данного региона;
- с) экономических потребностей в транзитных перевозках.

4. Первоначальная емкость должна быть согласована между Договаривающимися Сторонами до открытия договорной авиалинии. В дальнейшем предлагаемая емкость может время от времени обсуждаться между авиационными властями Договаривающихся Сторон и любые согласованные изменения емкости должны подтверждаться обменом нотами.

#### Статья 4

### ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ И ПРАВИЛ

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

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым воздушными судами авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет предоставлять преимущества своему назначенному авиапредприятию по отношению к назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в применении законов и правил, предусмотренных настоящей статьей.

#### Статья 5

## 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. Без ущерба для своих прав и обязательств, вытекающих из международного права, Договаривающиеся Стороны действуют 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., и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г.Монреале 23 сентября 1971 г.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе другой Договаривающейся Стороны всю необходимую помощь друг другу в предотвращении 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, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции, в той степени, в которой такие положения применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах ее территории 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 6

### НАЗНАЧЕНИЕ И РАЗРЕШЕНИЕ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно авиапредприятие для эксплуатации договорных линий. О таком назначении авиационные власти Договаривающихся Сторон письменно уведомляют друг друга.

2. По получении уведомления о таком назначении Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны соответствующее разрешение на эксплуатацию.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий в соответствии с положениями Конвенции.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в признании назначенного авиапредприятия или в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пунктах 1 и 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, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и

действительный контроль над этим авиапредприятием осуществляют Договаривающаяся Сторона, назначившая это авиапредприятие, или граждане ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи разрешение, может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 14 настоящего Соглашения, введены в действие.

## Статья 7

### ОТМЕНА И ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

- а) если это авиапредприятие не сможет доказать, что преимущественное владение или действительный контроль над ним осуществляют Договаривающаяся Сторона, назначившая это авиапредприятие, или граждане ее государства, или
- б) если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или
- с) если авиапредприятие при эксплуатации договорных линий 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 консультации между Договаривающимися Сторонами.

## Статья 8

### ПРИЗНАНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ И УДОСТОВЕРЕНИЙ

1. Удостоверения о годности к полетам, свидетельства о квалификации и лицензии, выданные или признанные действительными

одной Договаривающейся Стороной, в период их действия будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной при условии, что такие свидетельства или удостоверения, выданные или признанные действительными, соответствуют требованиям стандартов, установленных Конвенцией.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона тем не менее оставляет за собой право отказать в признании действительности удостоверений и свидетельств о квалификации, выданных гражданам своего государства другой Договаривающейся Стороной или каким-либо другим государством, при полетах над своей территорией.

## Статья 9

### ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ТАМОЖЕННЫХ И ДРУГИХ ПОШЛИН

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на международных линиях назначенным 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 и налогами по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти материалы, имущество и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от обложения такими пошлинами и налогами, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

- а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на международных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на международных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для

использования воздушным судном, эксплуатируемым на международных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

3. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия ее таможенных властей. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

## Статья 10

### ПРЯМОЙ ТРАНЗИТ

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию каждой Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными пошлинами и другими подобными налогами.

## Статья 11

### СБОРЫ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона должна стремиться к установлению справедливых и разумных размеров сборов, взимаемых ею или ее компетентными органами с назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны. Такие сборы должны быть экономически обоснованы.

2. Сборы за пользование аэропортовыми, аэронавигационными и другими средствами и услугами, взимаемые одной Договаривающейся Стороной с назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны не должны превышать размеров сборов, взимаемых со своих национальных воздушных судов, выполняющих регулярные международные полеты.

## Статья 12

### КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

1. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны имеет возможность в соответствии с законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, регулирующими въезд, пребывание и трудоустройство, содержать на территории другой Договаривающейся Стороны административный, коммерческий, технический, операционный персонал и других специалистов, которые необходимы для обеспечения эксплуатации договорных линий.
2. Коммерческая деятельность должна быть основана на принципе взаимности. Компетентные органы каждой Договаривающейся Стороны будут оказывать необходимое содействие представительству назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны для осуществления ею нормальной деятельности.
3. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право осуществлять на ее территории продажу авиаперевозок непосредственно или через назначаемых им агентов. Каждое авиапредприятие имеет право продавать такие перевозки и любое лицо может свободно приобрести такую перевозку в соответствии с внутренним законодательством и правилами Договаривающейся Стороны, где осуществляется продажа.

## Статья 13

### ПЕРЕВОД ДОХОДОВ

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием на территории первой Договаривающейся Стороны от перевозки пассажиров, багажа, почты и груза. Такой перевод должен производиться по официальному обменному курсу, если такой курс существует, или по курсу эквивалентному курсу при получении дохода. При наличии специального соглашения между Договаривающимися Сторонами перевод должен производиться в соответствии с положениями этого соглашения.

## ТАРИФЫ

1. Тарифы, взимаемые каждым назначенным авиапредприятием при любой перевозке с или на территорию другой Договаривающейся Стороны должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии и тарифы, применяемые другими авиапредприятиями.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны, по возможности, согласовываться между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, с учетом тарифов, применяемых другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Такое согласование по возможности должно осуществляться с использованием процедур, рекомендуемых Международной конференцией по тарифам.

3. Согласованные таким образом тарифы должны быть представлены на одобрение авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее шестидесяти дней до предполагаемой даты их введения. В отдельных случаях этот срок может быть уменьшен с согласия авиационных властей Договаривающихся Сторон. По получении тарифов авиационные власти должны рассмотреть их без необоснованной задержки.

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут уведомить авиационные власти другой Договаривающейся Стороны о продлении предлагаемого срока введения тарифов. Ни один тариф не может быть введен в действие, если авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны его не одобряют.

4. Если назначенные авиапредприятия сторон не смогут согласовать тариф или тариф не будет одобрен авиационными властями одной из Договаривающихся Сторон, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

В указанном выше случае переговоры по согласованию должны начаться не позднее тридцати дней с даты, когда назначенные авиапредприятия не смогли согласовать тариф или авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон уведомили авиационные власти другой Договаривающейся Стороны о своем несогласии с тарифом.

5. Если не будет достигнуто согласия, спор должен быть рассмотрен в соответствии с процедурами, предусмотренными

положениями статьи 18 настоящего Соглашения.

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 положениями настоящей статьи.

7. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны стремиться к тому, чтобы при согласовании тарифов с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны достичь наилучшего результата для назначенных авиапредприятий Договаривающихся Сторон в духе соблюдения законов и правил, их касающихся.

Статья 15

## СОГЛАСОВАНИЕ РАСПИСАНИЙ

Заблаговременно, насколько это практически возможно, но не менее чем за тридцать дней до начала полетов по договорным линиям или до момента какого-либо их изменения или в течение тридцати дней после получения запроса авиационных властей назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно представить авиационным властям другой Договаривающейся Стороны информацию, содержащую сведения о характере обслуживания авиалинии, расписании, типах воздушных судов, включая предлагаемую емкость на каждом Остановленном маршруте, и любую другую информацию, которая может быть запрошена авиационными властями другой Договаривающейся Стороны в целях должного соблюдения условий настоящего Соглашения.

Статья 16

## ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут периодически предоставлять друг другу статистические данные или другую соответствующую информацию, касающуюся перевозок по договорным линиям.

Статья 17

## КОНСУЛЬТАЦИИ

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации по любой проблеме, касающейся настоящего Соглашения. Такие консультации должны начаться в период шестидесяти дней с даты запроса о их проведении одной из Договаривающихся Сторон, если между Договаривающимися Сторонами не будет иной договоренности.

## Статья 18

### РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны будут стремиться разрешить прежде всего посредством прямых переговоров между собой.
2. Если Договаривающиеся Стороны не придут к согласию путем переговоров, они могут договориться о передаче спора на рассмотрение соответствующим лицам или органам; спор также может быть по требованию одной из Договаривающихся Сторон передан на разрешение арбитража, который образуется из трех арбитров; при этом каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному арбитру, затем эти два арбитра определяют председателя арбитража гражданина третьего государства.  
Каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение шестидесяти дней с даты запроса другой Договаривающейся Стороны о рассмотрении спора в арбитражном порядке, направленного по дипломатическим каналам; третий арбитр должен быть назначен в течение тридцати дней.  
В случае, если Договаривающаяся Сторона не сможет назначить арбитра в указанный период, или если третий арбитр не будет назначен в указанный срок, Президент Совета Международной организации гражданской авиации по просьбе одной из Договаривающихся Сторон может назначить в зависимости от обстоятельств соответствующего арбитра или арбитров. Если Президент является гражданином одной из Договаривающихся Сторон или по какой-либо другой причине не может назначить арбитра, необходимые назначения может сделать его заместитель. Третий арбитр должен быть гражданином третьего государства и исполнять обязанности председателя арбитража.
3. Каждая Договаривающаяся Сторона обязана выполнять любое решение, принятое в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.
4. Если одна из Договаривающихся Сторон или назначенное

авиапредприятие одной из Договаривающихся Сторон не выполняет в течение длительного времени решение, принятое в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать права и привилегии, предоставленные в соответствии с настоящим Соглашением этой Договаривающейся Стороне или ее назначенному авиапредприятию.

## Статья 19

### ИЗМЕНЕНИЯ

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменение в любое положение настоящего Соглашения, такое изменение должно быть согласовано между Договаривающимися Сторонами и вступит в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам.
2. Изменения, вносимые в Приложение к настоящему Соглашению могут быть согласованы непосредственно между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Они могут применяться с даты их согласования и окончательно вступят в силу с момента обмена нотами по дипломатическим каналам.
3. В случае заключения любой общей многосторонней конвенции по воздушному транспорту, которая станет обязательной для обеих Договаривающихся Сторон, настоящее Соглашение будет изменено в целях приведения его в соответствие с положениями этой Конвенции.

## Статья 20

### ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно будет направлено в Международную организацию гражданской авиации.
2. Соглашение прекратит свое действие по истечении двенадцати месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной и по окончании срока действия согласованного расписания полетов, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному

согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого периода.

3. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся Стороной, уведомление будет считаться полученным спустя четырнадцать дней после получения такого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

## Статья 21

### РЕГИСТРАЦИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Настоящее Соглашение подлежит регистрации в Международной организации гражданской авиации.

## Статья 22

### ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня обмена нотами, уведомляющими о выполнении Договаривающимися Сторонами всех конституционных процедур, необходимых для вступления Соглашения в силу\*.

С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Королевством Таиланд Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Таиланд о воздушном сообщении от 6 мая 1971 г. со всеми его Приложениями.

В подтверждение этого уполномоченные обеих Договаривающихся Сторон подписали настоящее Соглашение.

Совершено в городе Бангкоке 18 апреля 1996 года в двух экземплярах, каждый на русском, тайском и английском языках, причем все три текста имеют одинаковую силу. В случае разночтений для целей толкования будет использоваться текст на английском языке.

(Подписи)

\* Соглашение вступило в силу 16 марта 1998 г.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием Российской Федерации в обоих направлениях:

---

пункт промежуточные пункт в пункты  
отправления пункты Таиланде за пределами

---

Москва Тегеран, Абу-Даби, Бангкок Куала Лумпур  
Дубай или Шарджа или Сингапур  
или Рас-аль Хайма, Манила,  
Карачи, Нью-Дели, Джакарта,  
Ташкент пункт в  
Австралии

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием Королевства Таиланд в обоих направлениях:

---

пункт промежуточные пункт в пункты за  
отправления пункты Российской пределами  
Федерации

---

Бангкок Нью-Дели, Карачи, Москва Копенгаген,  
Кабул, Тегеран или пункт в  
Ташкент и два пункта Германии,  
будут выбраны Париж или  
таиландской стороной Лондон,  
позднее Нью-Йорк

Примечание 1.

- a) договорные линии по тому или иному маршрутам должны начинаться для назначенных авиапредприятий в пункте на территории той Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие;
- b) назначенное авиапредприятие имеет право окончить такую линию на территории другой Договаривающейся Стороны;
- c) любой или несколько "промежуточных пунктов" и "пунктов"

за пределами" на маршрутах, указанных в разделах I и 2 настоящего Приложения, могут опускаться по выбору назначенного авиапредприятия при выполнении любого или всех полетов.

#### Примечание 2.

- а) право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны перевозить пассажиров, груз и почту между пунктами на территории другой договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран должно быть предметом согласования между авиационными властями Договаривающихся Сторон;
- б) частота полетов и типы воздушных судов назначенных авиапредприятий должны согласовываться между авиационными властями Договаривающихся Сторон;
- с) чартерные, специальные и нерегулярные полеты будут выполняться по запросу назначенного авиапредприятия. Такой запрос должен направляться не позднее сорока восьми (48) часов до вылета, не считая выходных и праздничных дней.