

ПРОТОКОЛ
консультаций между авиационными властями Республики Болгарии
и авиационными властями Российской Федерации

На основании Статьи 16 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о воздушном сообщении от 26 ноября 1997 года (далее Соглашение) 26-27 января 2012 г. в г. Москва состоялись очередные консультации между делегациями авиационных властей обеих стран в лице Министерства транспорта Российской Федерации и Главной Дирекции «Гражданской воздухоплавательной администрации» Министерства транспорта Республики Болгарии.

Переговоры прошли в дружественной атмосфере. Список делегаций, прилагается (Приложение 1).

После обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, Стороны договорились о нижеследующем:

1. Проект протокола о внесении изменений в Соглашение.

Делегации обсудили и согласовали проект Протокола о внесении изменений в Соглашение, связанных с принятием единых норм и правил в рамках Евросоюза, прилагается (Приложение 2).

Дальнейшее оформление официального подписания Протокола о внесении изменений в Соглашение и его вступление в силу будет проходить в соответствии с внутригосударственными процедурами государств.

2. Регулярные воздушные перевозки по договорным линиям.

Стороны договорились об увеличении количества назначенных авиапредприятий на каждой паре городов до двух назначенных авиапредприятий с каждой Договаривающейся стороны в пределах установленных частот. Данная договоренность вступает в силу с даты вступления в силу Протокола о внесении изменений в Соглашение.

Стороны договорились признать пункт 1 а) Протокола о взаимопонимании между авиационными властями Республики Болгарии и авиационными властями Российской Федерации от 23 октября 2008 г. утратившим силу.



3. Частотное регулирование.

Стороны согласовали частотное регулирование на следующих договорных линиях для назначенных авиапредприятий каждой из Сторон:

Москва – Бургас 14 частот в неделю;
Москва – Варна 14 частот в неделю;

На всех остальных договорных линиях назначенным авиапредприятиям обеих Сторон предоставлено право эксплуатировать договорные линии с частотой до 7 рейсов в неделю.

Дальнейшее увеличение частот на договорных линиях будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями России и Болгарии.

4. Чартеры.

В период с 1 июня 2012 года до 1 сентября 2012 года включительно выполнение нерегулярных полетов осуществляется без согласования с назначенными авиапредприятиями.

5. Обсуждение Директивы ЕС 2008/101, касающейся Европейской системы торговли квотами на эмиссию парниковых газов, производимых гражданской авиацией.

Российская сторона информировала авиационные власти Болгарии о своей позиции в отношении Директивы ЕС 2008/101, касающейся Европейской системы торговли квотами на эмиссию парниковых газов, производимых гражданской авиацией. Российская сторона считает, что стремление Евросоюза в одностороннем порядке внедрить систему торговли квотами на эмиссию парниковых газов неприемлемо для России. Авиационные власти России обратили внимание авиационных властей Болгарии, что представители Еврокомиссии и авиационные власти стран-членов ЕС неоднократно были информированы о том, что включение международной гражданской авиации в региональную схему торговли квотами на выбросы без принятия соответствующих решений на уровне ИКАО недопустимо.

6. Выполнение полетов по треугольнику.

Болгарская сторона обратилась с просьбой предоставить назначенному болгарскому авиапредприятию право совмещения пунктов на своей территории (Бургас и Варна) в период с 1 июня 2012 года до 30 сентября 2012 года включительно при



выполнении полетов по договорным линиям Бургас – Москва – Бургас и Варна – Москва - Варна.

Российская сторона информировала, что в случае обращения Болгарской стороны с просьбой о предоставлении прав на выполнение полетов назначенным болгарским авиапредприятиям по схеме «треугольник» готова подтвердить данные полеты в период с 1 июня 2012 года до 30 сентября 2012 года включительно в рамках имеющихся частот (суммарное количество частот на вышеуказанных маршрутах 28 частот в неделю).

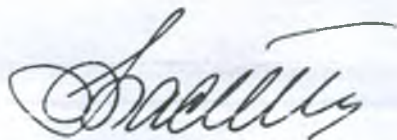
С целью анализа результатов деятельности авиаперевозчиков обеих стран на регулярном и чартерном рынках и выработки дальнейших путей сотрудничества делегации договорились проводить регулярные консультации. Очередной раунд консультаций авиационных властей России и Болгарии состоится в 2013 г.

Настоящий Протокол вступает в силу с даты его подписания.

Совершено 27 января 2012 года в г. Москва в двух подлиных экземплярах на русском языке.

**За делегацию авиационных властей
Российской Федерации**

**За делегацию авиационных властей
Республики Болгария**



В. Гасун

Т. Петров



Состав делегации авиационных властей Российской Федерации

- | | | |
|----|---------------------------------|---|
| 1. | Тасун Владимир Николаевич | директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, руководитель делегации; |
| 2. | Малинина Павлина Константиновна | советник Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации; |
| 3. | Простит Наталья Ивановна | главный специалист – эксперт отдела воздушных сообщений Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации; |
| 4. | Васильев Сергей Эрнестович | заместитель начальника Управления международного сотрудничества Росавиации; |
| 5. | Омельяненко Ольга Владимировна | заместитель начальника отдела регулирования отдела перевозок Управления регулирования перевозок Росавиации; |
| 6. | Павленко Екатерина Викторона | главный специалист эксперт отдела международных отношений Управления международного сотрудничества Росавиации; |
| 7. | Морозова Валерия Юрьевна | главный специалист эксперт отдела регулирования перевозок Управления регулирования перевозок Росавиации; |
| 8. | Новоселов Алексей Васильевич | советник Четвертого Европейского департамента Министерства иностранных дел Российской Федерации; |

Представители авиапредприятий

- | | | |
|-----|---------------------------------|---|
| 9. | Теймуразова Наталья Рудольфовна | авиакомпания «Аэрофлот – российские авиалинии»; |
| 10. | Еремин Антон Валентинович | авиакомпания «Сибирь»; |
| 11. | Пивень Светлана Викторовна | авиакомпания «Сибирь»; |
| 12. | Чернышов Игорь Владимирович | авиакомпания «Сибирь»; |
| 13. | Печинкина Наталья Валентиновна | авиакомпания «Трансаэро»; |

14. Бондарев Владимир Алексеевич авиакомпания «Россия»;
15. Мамин Алексей Владимирович авиакомпания «ВИМ-Авиа»;
16. Михин Юрий Анатольевич авиакомпания «ВИМ-Авиа»;
17. Кузьмина Надежда Витальевна авиакомпания «Якутия»;
18. Фейзрахманов Камилъ Рушанович авиакомпания «Полет»;
19. Мухамедьяров Антон Валерьевич авиакомпания «Ямал».

Состав делегации авиационных властей Республики Болгарии

1. Тилко Петров главный директор Гражданской воздухоплавательной администрации Министерства транспорта, информационных технологий и связи Республики Болгарии, руководитель делегации;
2. Виктор Лилов главный специалист Гражданской воздухоплавательной администрации Министерства транспорта, информационных технологий и связи Республики Болгарии;

Представители авиапредприятий

3. Иван Иванов авиакомпания «Болгария Эйр».



**Протокол
о внесении изменений в Соглашение между Правительством
Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о
воздушном сообщении от 26 ноября 1997 года**

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Болгарии, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, с целью внесения изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о воздушном сообщении от 26 ноября 1997 г. (далее - Соглашение) согласились о следующем:

Статья 1

Внести в Соглашение следующие изменения:

1) пункт 1 статьи 1 дополнить подпунктом "з" следующего содержания:

"з) "сертификат эксплуатанта" имеет значение, указанное в приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" к Конвенции;

2) в статье 3:

пункт 5 изложить в следующей редакции:

"5. Договаривающиеся Стороны назначают с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам авиапредприятия, образованные на территории своих государств.

Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 3 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, если эта Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что авиапредприятие, назначенное другой Договаривающейся Стороной, образовано на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны, имеет действующий в соответствии с законодательством этого государства сертификат эксплуатанта и действительный контроль над этим авиапредприятием осуществляется государством, выдавшим сертификат эксплуатанта.";

пункт 7 признать утратившим силу;

3) пункт 1 статьи 4 изложить в следующей редакции:

"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 она убеждена в том, что назначенное авиапредприятие не отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 5 статьи 3 настоящего Соглашения;

б) если назначенное авиапредприятие не выполняет требования законодательства государства Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права;

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

г) если действительный контроль над авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, осуществляется государством, во взаимоотношениях с которым у другой Договаривающейся Стороны отсутствует двустороннее соглашение в области воздушного сообщения, и это государство отказало авиапредприятию этой другой Договаривающейся Стороны в использовании прав.";

4) статью 10 изложить в следующей редакции:

"Статья 10 Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на договорных линиях между территориями государств Договаривающихся Сторон устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, коммерческую выгоду, обоснованную прибыль, класс обслуживания, а также тарифы, применяемые другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь установленный маршрут или его часть.

2. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон разрабатывают тарифы самостоятельно.

3. Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон могут потребовать изменения тарифов в случае:

а) предотвращения установления тарифов на дискриминационной основе;

б) защиты потребителей от непомерно высоких или ограничительных тарифов, установленных вследствие злоупотреблений, связанных с господствующим положением;

в) защиты авиапредприятий от тарифов, искусственно заниженных благодаря прямым или косвенным государственным субсидиям;

г) защиты авиапредприятий от применения тарифов, заниженных вследствие недобросовестной конкуренции.

4. Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон могут потребовать представления тарифов на утверждение. В этом случае тарифы представляются на утверждение авиационных властей за 30 дней до предполагаемой даты начала их применения.";

5) дополнить статьей 15¹ следующего содержания:

"Статья 15"
Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной, относящихся к летным экипажам, воздушным судам и эксплуатации воздушных судов. Указанные консультации проводятся не позднее 30 дней с даты обращения с такой просьбой.

2. В случае если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона приходит к выводу о том, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение стандартов безопасности полетов, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, то другая Договаривающаяся Сторона информируется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия указанным минимальным стандартам. Если в течение 15 дней или в течение более длительного срока, который может быть согласован Договаривающимися Сторонами путем обмена письменными уведомлениями по дипломатическим каналам, одна Договаривающаяся Сторона не примет соответствующих действий, это будет являться основанием для применения мер, предусмотренных статьей 4 настоящего Соглашения.

3. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны на установленных маршрутах для осуществления полетов с территории или на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, во время нахождения в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны могут быть подвергнуты досмотру уполномоченными представителями этой Договаривающейся Стороны на борту и в пределах стоянки воздушного судна в целях проведения проверки действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств экипажа, а также соответствия состояния воздушного судна и его оборудования стандартам Международной организации гражданской авиации (далее - рамповая проверка) при условии, что это не вызовет неоправданной задержки.

4. В случае если в результате рамповой проверки или серии рамповых проверок имеются основания полагать, что воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют стандартам безопасности полетов, установленным в соответствии с Конвенцией, либо отсутствует эффективное техническое обслуживание и не соблюдаются стандарты безопасности полетов, установленные в соответствии с Конвенцией, Договаривающаяся Сторона, проводящая рамповую проверку, вправе в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать вывод о том, что требования, в соответствии с которыми были выданы и признаны действительными сертификаты и

свидетельства, касающиеся воздушного судна или членов его экипажа, или требования, в соответствии с которыми судно эксплуатируется, не соответствуют минимальным стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на полеты, предоставленного назначенному авиапредприятию или назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны, если результаты рамповой проверки или серии рамповых проверок, а также препятствие в их проведении, консультации, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, и прочие факты выявят угрозу безопасности полетов воздушного судна.

6. Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктами 2 или 5 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать."

Статья 2

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

Совершено в г. _____ "___" 20__ г. в двух экземплярах, каждый на русском и болгарском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Российской Федерации

За Правительство
Республики Болгарии

