

СОГЛАШЕНИЕ
между Правительством Российской Федерации
и Правительством Арабской Республики Египет
о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Арабской Республики Египет, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

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

желая заключить Соглашение в целях установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения следующие термины означают:

а) "авиационные власти" в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта и в отношении Арабской Республики Египет - Министра транспорта и связи, Руководителя авиационных властей Египта или в обоих случаях - любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые этими властями в настоящее время;

б) "назначенное авиапредприятие или авиапредприятия" - авиапредприятие(я), которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

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

d) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение и любую поправку к ним, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к ним применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Российской Федерацией и Арабской Республикой Египет;

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

f) "договорная линия" - маршрут, установленный в соответствующем разделе Приложения к настоящему Соглашению для перевозок согласованных объемов пассажиров и грузов;

g) "грузовая авиалиния" - международную авиалинию, по которой воздушными судами осуществляется перевозка почты или груза (с сопровождающими лицами), отдельно или вместе, но не допускается перевозка пассажиров;

h) "установленный маршрут" - маршрут, установленный в Приложении к настоящему Соглашению;

i) "тариф" - цены, которые назначенные авиапредприятия взимают за перевозку пассажиров и груз, и условия, при которых эти цены применяются, за исключением оплаты перевозки почты и условий ее применения.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2

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

Статья 3

1. Авиапредприятие(я), назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и(или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров и груз для их перевозки в другой пункт на территории этой другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. В пунктах на установленных маршрутах каждое назначенное авиапредприятие может пользоваться авиатрассами, аэропортами и другими средствами, предоставляемыми Договаривающимися Сторонами на недискриминационной основе.

4. Все технические и коммерческие вопросы, касающиеся эксплуатации воздушных судов и перевозки пассажиров, груза и почты на договорных линиях, также, как и вопросы коммерческого сотрудничества, в частности, расписания, технического обслуживания воздушных судов на земле и порядка финансовых расчетов, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Статья 4

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 другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию(ям) соответствующее разрешение на эксплуатацию.

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

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь 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(ями) прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием(ями) принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие(я), или гражданам ее государства.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие для этой линии.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить использование указанных в статье 3 настоящего Соглашения прав, предоставленных назначенному авиапредприятию(ям) 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(ями) принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие(я), или гражданам ее государства, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

с) 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 является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон, и в таком случае консультации должны начаться не позднее шестидесяти (60) дней с даты запроса.

Статья 6

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(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и воздушных судов (включая законы и правила, относящиеся к формальностям по прибытию, таможенной очистке, авиационной безопасности, иммиграционному, паспортному и санитарному контролю и доставке почты), будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны на территории первой Договаривающейся Стороны. Такие же законы и правила должны применяться одинаково каждой Договаривающейся Стороной к пассажирам, грузу и воздушным судам любого другого государства, независимо от национальной принадлежности авиапредприятия.

Статья 7

1. Сборы, взимаемые с назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны соответствующими финансовыми органами другой Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами, авиатрассами и другим авиационным обслуживанием и оборудованием, не должны превышать сборов, взимаемых такой Договаривающейся Стороной со своих собственных назначенных авиапредприятий, участвующих в международном воздушном сообщении, использующих подобные типы воздушных судов, оборудование и обслуживание.

2. 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 тарифами и ставками, устанавливаемыми каждой Договаривающейся Стороной.

Статья 8

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

Статья 9

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

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего, которое эксплуатирует авиалинию 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 авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между соответствующими территориями их государств.

4. Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием в соответствии с настоящим Соглашением, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

- а) потребностей в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния, и
- с) потребностей в транзитных перевозках.

5. Емкость, частота полетов и типы воздушных судов должны согласовываться между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 10

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристики авиапредприятия(ий) (например, скорость и удобства) и тарифы других 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 комиссионных с этих тарифов должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

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 17 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не должен войти в силу, если его не утвердят авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны.

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 11

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями 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 всех таможенных сборов, пошлин и других подобных сборов 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 таких сборов и пошлин, 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 договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных 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. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. 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 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием(ями) от эксплуатации договорных линий.

2. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

Статья 13

Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны имеет право осуществлять продажу авиаперевозок с использованием собственных перевозочных документов в своих офисах и через своих уполномоченных агентов по продаже на территории другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны, регулирующими валютные операции.

Статья 14

1. Назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны будет разрешено на основе взаимности и в соответствии с иммиграционными правилами и законами другой Договаривающейся Стороны открывать на ее территории представительства с оперативно-коммерческим и техническим персоналом, требующимся для эксплуатации договорных авиалиний.

2. Потребности в таких представителях и персонале по усмотрению назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут быть удовлетворены как за счет своего собственного персонала, так и за счет использования услуг других организаций, компаний или авиапредприятий, действующих на территории другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных оказывать такие услуги на территории этой Договаривающейся Стороны.

3. На представителей и персонал распространяется действие законов и правил другой Договаривающейся Стороны, и в соответствии с такими законами и правилами каждая Договаривающаяся Сторона на принципе взаимности и с минимальными задержками предоставит необходимые разрешения и визы для трудоустройства или другие подобные документы представителям и персоналу, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи.

Количество персонала, определяемого каждым назначенным авиапредприятием(ями) из числа граждан своего государства, будет согласовываться между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 15

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 по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними 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, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая 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 другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать 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 16

Для обеспечения сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически могут проводиться консультации.

Статья 17

Любой спор, возникающий в связи толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 18

Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, она может запросить консультацию между авиационными властями Договаривающихся Сторон 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 Соглашения вступают в силу после их подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам. Изменения в Приложение могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 20

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно должно быть направлено в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО). В этом случае действие Соглашения прекращается через один (1) год с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если это уведомление по взаимному согласию Договаривающихся Сторон не будет отозвано до истечения указанного срока.

Статья 21

Настоящее Соглашение вступит в силу с даты последнего письменного уведомления по дипломатическим каналам о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

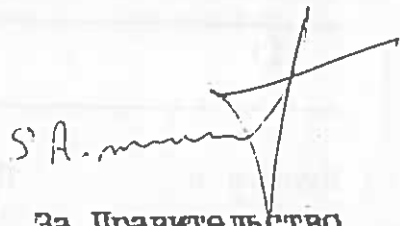
С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Арабской Республикой Египет Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Объединенной Арабской Республики о воздушном сообщении от 11 сентября 1958 года и Приложения к нему со всеми последующими изменениями.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Каире "20 декабря 1994 года в двух экземплярах, каждый на русском, арабском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае расхождений в выполнении, толковании или применении будет использоваться текст на английском языке.



За Правительство
Российской Федерации
Директор Департамента
воздушного транспорта
Министерства транспорта
Российской Федерации
В.В.Замотин


S.A.

За Правительство
Арабской Республики Египет
Директор гражданской
авиации Египта
Саид Абдель-Мансеф
Махмуд

ПРИЛОЖЕНИЕ К СОГЛАШЕНИЮ

I. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием(ями) Российской Федерации:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
(1)	(2)	(3)	(4)
Пункты в Российской Федерации	Пункт в Турции (Стамбул или Анкара), пункт на Ближнем Востоке, пункт в Европе	Каир	Пункты в Африке, на Ближнем Востоке и в Южной Америке*)

II. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием(ями) Арабской Республики Египет:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
(1)	(2)	(3)	(4)
Пункты в Арабской Республике Египет	Пункт в Турции (Стамбул или Анкара), пункт в Европе, пункт на Ближнем Востоке	Москва	Пункты в Европе, Азии, два пункта в Японии*)

*) Полеты в пункты за пределами будут предметом специальной договоренности между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон

Примечания:

1) Право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом специальной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2) Частота полетов и типы воздушных судов назначенных авиапредприятий должны согласовываться между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3) Чартерные и дополнительные рейсы могут выполняться по предварительной заявке назначенных авиапредприятий; эта заявка должна подаваться не позднее чем за семьдесят два (72) часа до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

4) Назначенные авиапредприятия могут опускаться на установленных маршрутах один или несколько промежуточных пунктов или пункты за пределами на территории третьих стран.