

## СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Замбия о воздушном сообщении

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Замбия (именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами"),

желая заключить Соглашение о воздушном сообщении между соответствующими странами и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

### Статья I

В целях применения настоящего Соглашения, если контекст не предусматривает иного:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, а также любое Приложение, принятое на основании Статьи 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или к Конвенции, принятую на основании Статей 90 и 94 этой Конвенции, в случае, если эти Приложения и поправки были приняты обеими Договаривающимися Сторонами;

б) термин "авиационные власти" означает:

в отношении Союза Советских Социалистических Республик - Министерство гражданской авиации или любое лицо или

организация, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в настоящее время упомянутым Министерством, а в отношении Республики Замбия — Министерство энергетики, транспорта и связи или любое лицо или организация, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в настоящее время упомянутым Министерством;

с) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона назначит в соответствии со Статьей 4 настоящего Соглашения для эксплуатации договорных линий по маршрутам, указанным в соответствующем уведомлении;

д) термин "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства.

## Статья 2

Приложения I и 2 к данному Соглашению будут рассматриваться как его неотъемлемая часть.

## Статья 3

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением в целях установления регулярных международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении I (именуемых в дальнейшем "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. В соответствии с положениями настоящего Соглашения, назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) производить посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями и

б) производить посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных на маршрутах в Приложении I к настоящему Соглашению, с целью погрузки и выгрузки пассажиров, груза и почты международного следования.

3. Пункт 2 настоящей статьи не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

#### Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам одно авиапредприятие и письменно уведомить об этом другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей Статьи незамедлительно предоставит назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на полеты.

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

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в признании авиапредприятия и приостановить или взять назад разрешение на права авиапредприятию, указанные

в пункте 2 Статьи 3 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием этих прав, в любом случае, когда она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие.

5. В любое время после того, как будут выполнены условия пунктов 1 и 2 настоящей Статьи авиапредприятие, таким образом назначенное и получившее разрешение, может приступить к эксплуатации договорных линий при условии, что полеты по линии не будут начаты до вступления в силу тарифов, утвержденных авиационными властями для этой линии.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право приостановить использование авиапредприятием прав, указанных в пункте 2 Статьи 3 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, какие она сочтет необходимыми при использовании авиапредприятием этих прав, в любом случае, когда это авиапредприятие не выполняет законов или правил Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или выполняет полеты не в соответствии с условиями, предусмотренными настоящим Соглашением. Такое право будет использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной, если только немедленное приостановление прав или требование выполнения условий не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил.

7. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны будут применяться к эксплуатации и навигации воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, при прилете, вылете и при полетах в пределах территории первой Договаривающейся Стороны.

8. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие или отправление с ее территории пассажиров, экипажей и груза воздушных судов и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным, санитарным и карантинным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам и грузу воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, при прибытии или отправлении с территории первой Договаривающейся Стороны.

9. Независимо от положений пункта 8 настоящей Статьи будет установлена упрощенная процедура многократного въезда летных экипажей и бортпроводников воздушных судов, эксплуатирующих договорные линии. Конкретный порядок такой процедуры будет установлен путем обмена дипломатическими нотами.

10. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, не будут подвергаться контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, будут освобождаться от таможенных пошлин и других подобных налогов.

#### Статья 5

I. Каждое воздушное судно, эксплуатируемое на договорных линиях должно -

а) иметь соответствующие опознавательные и регистрационные знаки, и

б) иметь следующую документацию:

(I) свидетельство о регистрации;

(II) удостоверение о летной годности;

(III) соответствующие удостоверения и свидетельства на каждого члена экипажа;

- (IV) разрешение на бортовую радиостанцию;
- (V) если на нем перевозятся пассажиры - пассажирский манифест;
- (VI) если на нем перевозится груз - грузовой манифест.

2. Удостоверения о годности к полетам, квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной.

### Статья 6

1. В случае вынужденной посадки или другого происшествия с воздушным судном авиапредприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, на территории другой Договаривающейся Стороны, авиационные власти Договаривающейся Стороны, на территории которой произошло событие, должны немедленно известить авиационные власти другой Договаривающейся Стороны о подробностях и обстоятельствах происшествия и предоставить любую помощь, которая может оказаться необходимой, экипажу и пассажирам.

2. Если вынужденная посадка или другое происшествие будет иметь своим результатом смерть или серьезное ранение любого лица или значительное повреждение воздушного судна, авиационные власти Договаривающейся Стороны, на территории которой имел место этот случай, также должны:

- (а) обеспечить сохранность доказательств и надежную охрану воздушного судна и его содержимого, включая почту, багаж и грузы;

(б) предоставить немедленный доступ к воздушному судну уполномоченных представителей авиационных властей другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных представителей авиапредприятия, воздушное судно которого пострадало;

(с) произвести расследование обстоятельств происшествия;

(д) предоставить авиационным властям другой Договаривающейся Стороны полную возможность быть представленным в расследовании;

(е) вернуть воздушное судно и его содержимое, как только они окажутся ненужными для расследования;

(ф) направить авиационным властям другой Договаривающейся Стороны отчет о расследовании, как только он будет готов.

#### Статья 7

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, право содержать на территории первой Договаривающейся Стороны определенное число технических и коммерческих работников, необходимых авиапредприятию в связи с эксплуатацией договорных линий.

#### Статья 8

I. Воздушные суда, эксплуатируемые на международных линиях назначенным авиапредприятием каждой Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочных материалов, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту

таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных пошлин, инспекционных налогов и других сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту этих воздушных судов до момента их обратного вывоза при выполнении полета на участке маршрута в пределах данной территории.

2. Также будут освобождаться от таких налогов, сборов и пошлин, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных соответствующими властями этой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на международных линиях другой Договаривающейся Стороной;

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

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном при эксплуатации международных линий авиапредприятием, назначенным одной из Договаривающихся Сторон, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, выполняемого в пределах территории Договаривающейся Стороны, где они берутся на борт.

Указанные в подпунктах а), б), с) материалы могут быть поставлены под наблюдение или контроль таможенных властей.



### Статья 9

Табельное бортовое имущество также, как и материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна одной из Договаривающихся Сторон, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение указанных властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

### Статья 10

1. Все расчеты между назначенными авиапредприятиями будут производиться в свободно-конвертируемой валюте.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, право переводить в его главную контору доходы от эксплуатации договорных линий. Эти суммы будут переводиться в соответствии с существующими правилами валютного контроля каждой из Договаривающихся Сторон.

### Статья 11

1. Назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон будут иметь равные и справедливые возможности при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать

во внимание интересы авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не наносить ущерба этому последнему авиапредприятию, которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, предусмотренные для эксплуатации назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны постоянно соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам и в качестве первоочередной задачи должны предусматривать выделение таких емкостей, которые бы при разумном коэффициенте загрузки отвечали существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты, начинающихся или заканчивающихся на территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие.

Условия перевозки пассажиров, грузов и почты, погруженных и выгруженных в пунктах на установленных маршрутах на территориях стран, иных, чем государство, назначившее авиапредприятие, должны соответствовать общему принципу, согласно которому вышеуказанная емкость будет зависеть от:

а) потребностей в перевозках с территории или на территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие;

б) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия с учетом других авиалиний, эксплуатирующихся авиапредприятиями стран, расположенных в этом районе;

с) потребностей в транзитных перевозках.

#### Статья 12

Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон будут предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их запросу такие периодические или другие

## II.

статистические данные, которые могут быть разумно запрошены с целью пересмотра выделенных емкостей для эксплуатации договорных линий назначенного авиапредприятия первой Договаривающейся Стороны. Такие данные будут включать всю информацию, необходимую для определения объема перевозок, выполняемого этим авиапредприятием на договорных линиях, а также данные о пунктах отправления и назначения этих перевозок.

### Статья 13

1. Для обеспечения тесного сотрудничества между авиационными властями Договаривающихся Сторон время от времени будут проводиться консультации с целью обеспечения соблюдения принципов и выполнения положений настоящего Соглашения и Приложений I и 2 к этому Соглашению; они будут также консультироваться друг с другом в случае необходимости внесения изменений в настоящее Соглашение и Приложения к нему.

2. Любая Договаривающаяся Сторона может запросить проведения консультаций, которые могут быть проведены путем совещаний или переписки и должны быть начаты в течение шестидесяти (60) дней со дня передачи запроса, если только обе Договаривающиеся Стороны не договорятся о продлении этого срока.

### Статья 14

Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить любое положение настоящего Соглашения, включая Приложения I и 2 к нему, такое изменение, в случае согласия между Договаривающимися Сторонами и, если необходимо,

после консультаций в соответствии со Статьей 13 настоящего Соглашения, войдет в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.

#### Статья 15

Любой спор, возникший в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложений I и 2 к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если упомянутые авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешен Договаривающимися Сторонами.

#### Статья 16

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения; в этом случае Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев со дня направления уведомления другой Договаривающейся Стороне, если только это уведомление о прекращении действия не будет взято назад по договоренности до истечения этого периода.

#### Статья 17

Настоящее Соглашение временно вступит в силу со дня подписания и вступит окончательно в силу со дня обмена дипломатическими нотами, подтверждающими выполнение Договаривающимися Сторонами необходимых конституционных формальностей.

13.

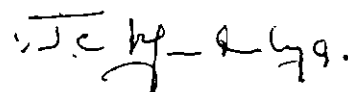
В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на это своими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Лусаке, 12 июля 1977 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство  
Союза Советских Социалистических  
Республик



За Правительство  
Республики Замбия



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Раздел I

#### Назначение авиапредприятий

1. Правительство Республики Замбия назначает для эксплуатации договорных линий, указанных в пункте I(a) раздела 2 настоящего Приложения - Замбия Эрзуэйз Корпорейшен, далее именуемое Замбия Эрзуэйз.

2. Правительство Союза Советских Социалистических Республик назначает для эксплуатации договорных линий, указанных в пункте I(б) раздела 2 настоящего Приложения - Центральное управление международных воздушных сообщений - Аэрофлот ("Советские авиалинии").

### Раздел 2

#### I. Маршруты для эксплуатации

а) назначенным авиапредприятием Замбии:

Пункты в Замбии - Дар-эс-Салам (или Найроби) - Каир - Никозия - Афины - Рим - Белград - Москва - пункт за пределами в Европе и обратно с полными коммерческими правами третьей и четвертой свободы воздуха;

б) назначенным авиапредприятием СССР:

Пункты в СССР - Будапешт (или Прага) - Каир - Триполи - Лагос - Браззавиль - Луанда - Лусака - пункт за пределами в Африке и обратно с полными коммерческими правами третьей и четвертой свободы воздуха.

## 2. Условия эксплуатации

а) Назначенные авиапредприятия при эксплуатации договорных линий могут опускать на маршрутах любой промежуточный пункт или пункт за пределами, за исключением пункта, расположенного на территории каждой из Договаривающихся Сторон, если не будет другой договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

б) Не упомянутые в указанной таблице маршрутов пункты, могут быть использованы как промежуточные пункты или пункты за пределами, однако назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны не будет пользоваться коммерческими правами между этими пунктами и пунктом на территории другой Договаривающейся Стороны.

с) Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

д) В первоначальный период каждое назначенное авиапредприятие будет иметь право выполнять по одному рейсу в неделю.

Дальнейшее увеличение частоты полетов будет производиться по договоренности между назначенными авиапредприятиями по согласованию с их соответствующими авиационными властями.

е) На договорных линиях назначенными авиапредприятиями будут использоваться следующие типы воздушных судов: Боинг-707, ДС-8, ИЛ-62, ТУ-154 или же другое воздушное судно такой же вместимости.

г) Все другие технические и коммерческие вопросы, относящиеся к эксплуатации воздушных судов и к перевозке пассажиров, груза и почты по договорным линиям, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Общие положения

1. Договаривающиеся Стороны обязуются принять все необходимые меры для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации договорных линий. Для этой цели каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, все средства радио-светотехнического, метеорологического и другого обслуживания, необходимые для эксплуатации договорных линий.

2. Информация и помощь, предоставляемые в соответствии с условиями настоящего Приложения каждой Договаривающейся Стороной, должны быть достаточными для удовлетворения разумных требований авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

### Предоставление информации

3. Информация, предоставляемая каждой Договаривающейся Стороной, должна включать детальные данные об основных и запасных аэродромах, используемых для эксплуатации договорных линий, о маршрутах полетов в пределах территории этой Договаривающейся Стороны, радио и других имеющихся навигационных средствах, а также о других средствах и процедурах диспетчерской службы.

4. Информация должна также включать всю соответствующую метеорологическую информацию, которая должна обеспечиваться как до полета, так и во время полетов на договорных



линиях. Авиационные власти Договаривающихся Сторон должны известить друг друга о кодах, которые будут использоваться для передачи метеорологической информации, и договориться о необходимых периодах передачи метеорологических прогнозов, принимая во внимание расписание, установленное для договорных линий.

5. Авиационные власти Договаривающихся Сторон обеспечат непрерывное поступление всех изменений информации, которая предоставляется в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящего Приложения, и обеспечат немедленную передачу предупреждений обо всех изменениях. Это должно производиться с помощью службы "НОТАМ'ов", передаваемых либо по телетайпу с последующим письменным подтверждением, когда это приемлемо, либо только в письменном виде, при условии, что адресат сможет получить его заблаговременно. "НОТАМ'ы", посылаемые по телетайпу, будут передаваться международным кодом "НОТАМ'ов". Письменные "НОТАМ'ы" будут представляться на английском языке.

6. Обмен информацией "НОТАМ'ами" должен начаться по возможности скорее и в любом случае за два месяца до даты начала регулярных полетов по договорным линиям.

#### Планирование полета и процедуры диспетчерской службы

7. Экипажи воздушных судов, используемых на договорных линиях авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, должны быть полностью знакомы с процедурами диспетчерской службы, применяемыми авиационными властями другой Договаривающейся Стороны.

8. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны предоставлять перед каждым полетом экипажам воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, как письменную, так и дополнительную устную

информацию относительно условий погоды по маршруту. Такая предполетная информация должна включать информацию о состоянии аэродромов и навигационных средств, необходимых для выполнения полета, вместе со сведениями о фактической погоде по всему маршруту и в пункте назначения и прогнозов погоды в пункте назначения.

9. Перед каждым полетом командир корабля должен представлять план полета на утверждение инстанции диспетчерской службы в той стране, из которой начинается полет. Полет должен производиться в соответствии с утвержденным планом. Изменение плана полета допускается только с разрешения соответствующей инстанции диспетчерской службы, если только не возникнут чрезвычайные обстоятельства, требующие принятия немедленных мер. В таких случаях соответствующая инстанция диспетчерской службы будет в возможно короткий срок извещаться об изменении в плане полета.

10. Командир корабля должен обеспечить непрерывное прослушивание частоты передачи соответствующей инстанции диспетчерской службы и обеспечить готовность немедленной передачи на частотах этой инстанции.

11. Если между авиационными властями Договаривающихся Сторон не будет достигнута какая-либо другая договоренность, то связь между воздушными судами и соответствующей инстанцией диспетчерской службы должна осуществляться по радиотелефону на английском языке при работе со станциями в Советском Союзе и на английском языке со станциями в Республике Замбия.

#### Оборудование воздушных судов

12. Воздушные суда, которые будут использоваться на договорных линиях авиапредприятием, назначенным каждой Договаривающейся Стороной, должны быть оборудованы для использования ИЛС и одного или нескольких навигационных средств, которые имеются на территории другой Договаривающейся Стороны.

13. Воздушные суда, используемые на договорных линиях должны быть оборудованы соответствующими радиочастотами как для средств связи, так и для навигационных средств и средств подхода.

#### Международные стандарты

14. В принципе для целей, указанных в настоящем Приложении, будут применяться стандарты, процедуры и коды, установленные или рекомендованные Международной организацией гражданской авиации (и где необходимо - Всемирной метеорологической организацией).

#### Средства связи

15. Для целей обмена информацией, которая необходима для эксплуатации договорных линий, включая передачу "НОТАМ"ов" и для целей управления воздушным движением авиационные власти Договаривающихся Сторон должны:

(а) установить телетайпную связь между Лусакой и Москвой;

(б) если это будет признано необходимым, установить прямую двустороннюю радиосвязь между Лусакой и Москвой; эта связь может также быть использована для обмена информацией между авиапредприятиями Договаривающихся Сторон с целью обеспечения регулярной и удовлетворительной эксплуатации договорных линий.

#### Аэродромные сборы

16. Сборы за аэродромные средства обеспечения на территории каждой Договаривающейся Стороны должны оплачиваться авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, в соответствии со шкалой сборов, официально установленной первой Договаривающейся Стороной.

О шумах воздушных судов

17. Если в результате измерения шума, произведенного авиационными властями одной Договаривающейся Стороны, будет признано необходимым осуществить ряд мер для сокращения шума воздушных судов до приемлемого уровня, то авиапредприятие, назначенное другой Договаривающейся Стороной, должно будет:

(а) произвести любое необходимое для этой цели изменение в воздушном судне, используемом на договорных линиях;

(б) обеспечить любые глушители или другое оборудование, необходимое для этой цели, для использования при работе двигателей на земле в аэропортах на территории другой Договаривающейся Стороны, которые регулярно используются этими воздушными судами;

(с) применить такие навигационные приемы и процедуры, которые могут быть в разумной мере потребованы другой Договаривающейся Стороной.