

СОГЛАШЕНИЕ
между Правительством Российской Федерации
и Правительством Республики Ангола
о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Ангола, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Республика Ангола являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить соглашение с целью развития регулярного воздушного сообщения между территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1
Определения

Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

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

б) "авиационные власти":

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

в отношении Республики Ангола – Министр транспорта Республики Ангола или любое лицо или организация, уполномоченные выполнять любые функции, выполняемые в настоящее время этим Министром;

в) "территория" – в отношении государства имеет значение, данное в статье 2 Конвенции;

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

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

е) "тариф" – цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги и условия,

при которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий в отношении перевозки почты;

ж) "емкость":

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

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

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

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

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

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации назначенными авиапредприятиями международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению, которое является неотъемлемой его частью (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

2. Авиапредприятия, назначенные каждой Договаривающейся Стороной при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии на установленном маршруте пользуются следующими правами:

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

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

в) совершать в дополнение к правам, указанным в настоящей статье, посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для установленного в Приложении к настоящему Соглашению маршрута, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

3. Ничто в настоящей статье не должно рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны на условиях аренды или за вознаграждение.

4. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи осуществление полетов по договорным линиям, проходящим через зону военных действий, зону, затронутую такими действиями, или через оккупированную зону, в соответствии со статьей 9 Конвенции будет выполняться после получения соответствующего разрешения от компетентных военных властей на выполнение таких полетов.

5. В целях осуществления наземного технического обслуживания воздушных судов назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны могут заключать соответствующие соглашения с организациями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимое разрешение на осуществление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий государства одной Договаривающейся Стороной другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее – разрешение на эксплуатацию) в соответствии с пунктами 4 и 5 настоящей статьи.

3. Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемые этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при

использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в случае, если эта Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов, согласованное назначенными авиапредприятиями, утверждено авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанной линии.

Статья 4

Аннулирование или 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 государства другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в случае, если Договаривающаяся Сторона не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) в случае, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

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

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейшего нарушения законов и (или) правил, то такие права используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты

обращения одной из Договаривающихся Сторон с просьбой об их проведении, если не будет решено иначе по взаимному согласию.

3. В случае действия одной Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями настоящей статьи права другой Договаривающейся Стороны не должны быть нарушены.

Статья 5

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

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

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, эксплуатирующих воздушную линию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и основной задачей каждого назначенного авиапредприятия должно быть предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.

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

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

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

в) в транзитных перевозках.

5. Для обеспечения назначенным авиапредприятиям равных и справедливых возможностей частота полетов и емкость, а также расписание полетов подлежат одобрению авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Это требование должно также соблюдаться в случае любых изменений, касающихся договорных линий.

6. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны при необходимости пытаться достичь удовлетворительных договоренностей в отношении расписаний полетов, емкостей и частот.

7. Расписания полетов должны представляться на утверждение авиационным властям государств Договаривающихся Сторон не позднее 45 дней до даты начала эксплуатации международных воздушных линий.

Статья 6

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также положениями международных договоров, действующих в отношении между Российской Федерацией и Республикой Ангола.

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

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

государствам Договаривающихся Сторон. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государства, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. Каждая Договаривающаяся Сторона уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о любых различиях между национальными правилами, практикой и стандартами в области авиационной безопасности. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации для обсуждения таких различий, которые будут проводиться в соответствии с положениями пункта 2 статьи 15 настоящего Соглашения.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов, упомянутых в пункте 3 настоящей статьи, соблюдения положений и требований по авиационной безопасности, указанных в пункте 3 настоящей статьи, регулирующих въезд, выезд и нахождение в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой гражданской авиации.

5. В случае если 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 предоставления связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 7

Безопасность полетов

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые

действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам при условии, что эти свидетельства и удостоверения были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной или другими государствами.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает требования и стандарты безопасности полетов в этих областях, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Договаривающаяся Сторона уведомляется о выводах или мерах, которые необходимо предпринять для соответствия указанным минимальным стандартам, и эта другая Договаривающаяся Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право приостановить или отменить разрешение на эксплуатацию, выданное назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны, в случае, если не были предприняты соответствующие действия в назначенный срок.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Договаривающиеся Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой Договаривающейся Стороны или третьей стороны для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Договаривающейся Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой Договаривающейся Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности документации

воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, при условии, что такой досмотр не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна.

4. Если для обеспечения безопасности полетов необходимо предпринять безотлагательные действия, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на эксплуатацию, предоставленного назначенному авиапредприятию государства другой Договаривающейся Стороны.

Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

Статья 8

Освобождение от таможенных платежей

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

2. Освобождаются от обложения таможенными пошлинами и налогами:

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

б) оборудование и запасные части, временно ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Договаривающейся Стороны, даже если эти материалы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

г) необходимые документы и бланки, используемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны и содержащие символику авиапредприятия, включая авиабилеты, авианакладные, и рекламные материалы, не имеющие коммерческой стоимости (расписание полетов, справочники, путеводители и др.), распространяемые бесплатно такими авиапредприятиями, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны на территорию государства этой одной Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.

3. Материалы, запасы, запасные части и документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для целей иных, чем прямо указано в упомянутом пункте. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства каждой из Договаривающихся Сторон.

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

5. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

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

Статья 9 Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических и психотропных веществ.

Статья 10 Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль и характеристики воздушных линий, а также тарифов, применяемых другими авиапредприятиями для любой части установленного маршрута. Такие тарифы устанавливаются в соответствии с положениями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов согласовываются по возможности между назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, которые выполняют полеты по определенному маршруту или его части.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут договориться ни об одном из таких тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями, предусмотренными пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.

4. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, утверждаются авиационными властями государств Договаривающихся Сторон и остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 11 Перевод доходов

1. Каждая из Договаривающихся Сторон на основе взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм

превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от осуществления международных авиаперевозок. Никакие другие сборы, кроме обычно взимаемых банковских сборов, не применяются к таким переводам.

2. Такой перевод осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществляется перевод.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, являющихся предметом отдельного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 12

Представительства назначенного авиапредприятия

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

2. Назначенное авиапредприятие государства одной Договаривающейся Стороны имеет право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации и рекламную деятельность по продаже таких услуг на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такая продажа и рекламная деятельность может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий либо через уполномоченных агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 13

Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

Сборы и другие платежи за пользование аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи

и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии со статьей 15 Конвенции.

Статья 14 Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию, либо навигацию этих воздушных судов, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Законодательство государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующее прибытие, транзит, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почты (в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим), применяется к пассажирам, экипажам, грузу, багажу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства этой одной Договаривающейся Стороны.

3. Договаривающаяся Сторона по просьбе другой Договаривающейся Стороны передает ей копии законов и правил, предусмотренных настоящей статьей.

Статья 15 Консультации

1. Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к применению настоящего Соглашения, проводятся периодические консультации между авиационными властями государств Сторон.

2. Указанные в пункте 1 настоящей статьи консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся об ином.

Статья 16 Изменение Соглашения

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение и Приложение к нему, то она может предложить проведение консультации между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения, которые вносятся в настоящее Соглашение вступают в силу в день получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.

2. Изменения в Приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 17 Соответствие многосторонним конвенциям или соглашениям

В случае если обе Договаривающиеся Стороны становятся участниками многосторонних конвенций или соглашений о воздушном сообщении, настоящее Соглашение должно быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям таких конвенций и соглашений.

Статья 18 Разрешение споров

1. При возникновении любого спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

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

3. Если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, любая из Договаривающихся Сторон передает спор на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из

Договаривающихся Сторон, а третий – третейский судья, назначаемый двумя арбитрами, назначенных Договаривающимися Сторонами. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить арбитра в течение 60 дней с даты получения извещения, третейский судья назначается в течение последующих 60 дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон в установленный срок не удастся назначить арбитра или если третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или третейского судьи в зависимости от обстоятельств. Однако третейский судья не должен быть гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон и должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Договаривающихся Сторон

4. Если Президент Совета Международной организации гражданской авиации имеет гражданство государства одной из Договаривающихся Сторон, назначение арбитра или третейского судьи осуществляет один из вице-президентов Совета Международной организации гражданской авиации, не являющийся гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон.

5. Договаривающиеся Стороны определяют процедуры и место проведения арбитража.

6. Решение арбитража является обязательным для каждой из Договаривающихся Сторон.

7. Расходы на членов арбитража, назначенных Договаривающимися Сторонами, и на их участие в арбитраже несут Договаривающиеся Стороны, назначившие членов арбитража. Расходы на третейского судью и другие общие расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну. Любые расходы, произведенные Советом Международной организации гражданской авиации в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны быть частью расходов на проведение арбитража.

Статья 19

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по их запросу информацию и

статистические данные, которые касаются перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на территорию и с территории государства другой Договаривающейся Стороны и которые обычно готовятся и предоставляются назначенными авиапредприятиями своим национальным авиационным властям. Такая информация содержит сведения об объемах перевозок, о распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения. Любые дополнительные статистические данные по перевозкам, которые авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны могут запросить у авиационных властей государства другой Договаривающейся Стороны, являются предметом взаимного обсуждения и согласия Договаривающихся Сторон.

Статья 20 Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 21 Вступление в силу и прекращение действия Соглашения

1. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами в соответствии с законодательством их государств внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Республикой Ангола Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Ангола о воздушном сообщении, подписанное 15 марта 1976 г.

3. Каждая из Договаривающихся Сторон может в любое время письменно уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока.

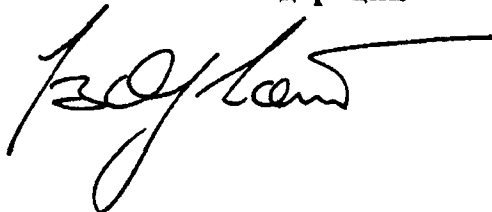
4. Такое уведомление при отсутствии подтверждения его получения считается полученным через 14 дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

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

Совершено в г. Луанде 26 июня 2009 года в двух экземплярах, каждый на русском, португальском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

**За Правительство
Российской Федерации**



**За Правительство
Республики Ангола**



Приложение
к Соглашению между
Правительством Российской Федерации
и Правительством Республики Ангола
о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	Пункты в третьих странах	Луанда и другие пункты*	Пункты в третьих странах

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Республики Ангола:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Республике Ангола	Пункты в третьих странах	Москва и другие пункты*	Пункты в третьих странах

* Другие пункты будут являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами государств Договаривающихся Сторон должны определяться по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон на любых установленных маршрутах по усмотрению назначенных авиапредприятий могут опускаться на любом или на всех маршрутах при условии, что все полеты будут начинаться и заканчиваться на территории государства Договаривающейся Стороны назначенного авиапредприятия.

3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, багажа, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

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

5. Чартерные, дополнительные рейсы и рейсы вне расписания могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия или других авиапредприятий, подаваемой авиационным властям в соответствии с законами и правилами государств обеих Договаривающихся Сторон.

6. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон будут позитивно рассматривать заявки назначенных авиапредприятий и других авиапредприятий на выполнение нерегулярных грузовых и пассажирских полетов между двумя государствами в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон. Такие полеты не должны наносить ущерба регулярным полетам на договорных линиях.