

# О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о воздушном сообщении

Распоряжение · № 936-р · от 14.07.2007 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 14 ИЮЛЯ 2007 Г. № 936-Р

МОСКВА

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о воздушном сообщении

В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" одобрить представленный Минтрансом России согласованный с МИДом России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Алжирской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Минтрансу России провести переговоры с Алжирской Стороной и по достижении договоренности подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства  
Российской Федерации М.Фрадков

Проект

## СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Алжирской Народной Демократической Республики, именуемые в дальнейшем Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Алжирская Народная Демократическая Республика являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., желая заключить соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределы, согласились о нижеследующем:

### Статья 1

#### Определения

1. Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., а также любое приложение к этой Конвенции и любая поправка к такому приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в какой такое приложение и поправки к нему применимы к Сторонам, и поправки к Конвенции, принятые согласно

статье 94 Конвенции, если эти поправки действуют для обеих Сторон;

б) "авиационные власти":

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

в отношении Алжирской Народной Демократической Республики - Министерство транспорта Алжирской Народной Демократической Республики или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

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

г) "территория" (в отношении государства) - сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом государства одной из Сторон;

д) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и груза, а также за агентские и другие дополнительные услуги, и условия, при которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий в отношении перевозки почты;

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

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

## Статья 2

### Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении к настоящему Соглашению (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

2. В соответствии с положениями настоящего Соглашения назначенные авиапредприятия государства каждой Стороны при осуществлении международного воздушного сообщения по установленным маршрутам пользуются следующими правами:

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

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

в) совершать посадки на территории государства другой Стороны в пункте или пунктах, установленных для этого маршрута в приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

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

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты по договорным линиям, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями и при необходимости представляются на одобрение авиационным властям государств Сторон.

## Статья 3

### Назначение и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Сторону.

2. По получении такого уведомления о назначении государством одной Стороны авиапредприятий

другая Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти государства одной Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны предоставления доказательств того, что оно будет способно выполнять условия, предписанные законами и правилами государства первой Стороны, обычно и обоснованно применяемые этими властями в соответствии с Конвенцией при эксплуатации международных воздушных линий.

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

5. Получившее разрешение назначенное авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между назначенными авиапредприятиями расписание полетов утверждено авиационными властями государств Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 11 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанной линии.

#### Статья 4

##### Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

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

а) она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Стороны, предоставляющей эти права;

в) 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 является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то такие права должны использоваться одной Стороной только после консультаций с авиационными властями государства другой Стороны. Такие консультации должны состояться в возможно короткий срок.

#### Статья 5

##### Применение законов и правил

Законы и (или) правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие, пребывание или отправление с территории этого государства воздушных судов, совершающих международные полеты, либо регулирующие эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам назначенных авиапредприятий государства другой Стороны.

Законы и (или) правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие на его территорию, пребывание на ней или отправление с нее пассажиров, экипажей, груза и почты, в частности правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к

пассажирам, экипажам, грузу, почте, перевозимым воздушными судами назначенных авиапредприятий государства другой Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

## Статья 6

### Признание свидетельств и удостоверений

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации договорных линий.
2. Каждая Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Стороной.

## Статья 7

### Сборы

Сборы и другие платежи за пользование каждым 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 Стороной на территории своего государства в соответствии с принципами, определенными Конвенцией.

## Статья 8

### Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие зону аэропорта, выделенную для этой цели, подвергаются лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также осуществления контроля за провозом наркотических и психотропных средств. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и сборов.

## Статья 9

### Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между территориями их государств.
2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие государства одной Стороны принимает во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют договорную линию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.
3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой провозной емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Сторон.

При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами в третьих странах предоставляемая ими емкость должна соответствовать общему принципу, согласно которому эта

емкость будет зависеть от потребностей:

- а) в перевозках на территорию и с территории государства Стороны, назначившей авиапредприятие;
- б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом местного и регионального воздушного сообщения;
- в) в транзитных перевозках.

## Статья 10

### Таможенные пошлины и сборы

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной 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 от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Стороны при условии, что это имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.
2. От обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами, взимаемыми в связи с перемещением товаров через границу, также освобождаются:
  - а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными властями государства этой Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;
  - б) оборудование и запасные части, ввезенные на территорию государства одной Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;
  - в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Стороны, даже если эти запасы используются на участке маршрута в пределах территории государства другой Стороны, где они взяты на борт;
  - г) необходимые документы и бланки, используемые назначенными авиапредприятиями и содержащие их символику, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны на территорию государства другой Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий.
3. Не допускается использование материалов, запасов, запасных частей и документов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, для целей иных, чем те, которые упомянуты в этом пункте. Указанные предметы могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов в порядке, предусмотренном законами и (или) правилами государства соответствующей Стороны.
4. Табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, могут быть временно выгружены на территории государства другой Стороны только с разрешения таможенных органов этой Стороны. В этом случае они находятся под таможенным контролем упомянутых органов до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получают другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой другой Стороны.
5. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с таможенными законами и правилами государства соответствующей Стороны.

## Статья 11

### Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любых договорных линиях устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику договорной линии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы устанавливаются в соответствии с указанными в настоящей статье положениями.
2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны согласовываться по возможности по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.
3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласовать любой из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями, предусмотренными пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.
4. Тарифы вступают в силу после их утверждения авиационными властями государств обеих Сторон.
5. Тарифы, установленные в соответствии с настоящей статьей, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

## Статья 12

### Перевод доходов

1. Каждая Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями от воздушных перевозок на территории государства первой Стороны.
2. Такой перевод осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с финансовым законодательством государства Стороны, с территории которого осуществляется перевод.
3. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросов налогообложения на прибыль или доходы назначенных авиапредприятий на территории государства другой Стороны, что будет являться предметом отдельного соглашения между Сторонами.

## Статья 13

### Представительства авиапредприятия и продажа перевозок

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.
2. Указанный в настоящей статье персонал по согласованию между компетентными властями государств Сторон может состоять из граждан государств Сторон и (или) граждан третьих стран.
3. Назначенному авиапредприятию государства одной Стороны предоставляется право осуществлять продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Стороны в соответствии с законами и (или) правилами государства этой другой Стороны. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

## Статья 14

### Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства является неотъемлемой частью настоящего

Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г.

2. Одна Сторона по просьбе другой Стороны оказывает ей всю необходимую помощь 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 полетов воздушных судов гражданской авиации.

3. Стороны действуют в соответствии с положениями и техническими требованиями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Сторонам. Стороны должны требовать от эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатантов воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и лиц, осуществляющих эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, осуществления деятельности в соответствии с такими положениями и требованиями.

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

5. Каждая Сторона также положительно рассматривает любой запрос другой Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой гражданской авиации.

6. В случае возникновения инцидента или угрозы 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, 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 15

### Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Такие консультации проводятся в течение тридцати (30) дней после обращения с такой просьбой.

2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией, эта другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся

необходимыми для выполнения стандартов Международной организации гражданской авиации. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой Стороны или третьей стороны, для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Стороны может быть подвергнуто, находясь на территории государства другой Стороны, досмотру уполномоченными представителями этой Стороны. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с указанной Конвенцией.

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

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

6. Применительно к пункту 2 настоящей статьи в том случае, если установлено, что одна Сторона продолжает не соблюдать стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, другая Сторона уведомляет об этом генерального секретаря Международной организации гражданской авиации. Эта другая Сторона также уведомляет генерального секретаря Международной организации гражданской авиации о последующем удовлетворительном решении проблемы.

## Статья 16

### Консультации

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

## Статья 17

### Предоставление статистических данных

Авиационные власти государств Сторон предоставляют друг другу по запросу статистические данные или иную соответствующую информацию, касающуюся определения количества перевозок назначенных авиапредприятий по договорным линиям.

## Статья 18

### Разрешение споров

1. Любой спор, возникший между Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, будет решаться путем переговоров между авиационными властями государств Сторон.

2. Если авиационные власти государств Сторон не придут к согласию путем переговоров в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

3. В случае если урегулирование не может быть достигнуто способами, предусмотренными настоящей статьей, спор по запросу любой из Сторон передается на рассмотрение арбитража,

состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами.

4. Каждая Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Стороной от другой Стороны запроса по дипломатическим каналам о рассмотрении спора в арбитраже, а третий арбитр назначается в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае если какой-либо из Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок или если третий арбитр не будет назначен в установленный срок, любая из Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств.

5. Третий арбитр, назначенный в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитража. В случае если председатель является гражданином государства одной из Сторон или по какой-либо другой причине не сможет выполнить указанную функцию, то необходимое назначение должно производиться вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации.

6. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов. Такое решение обязательно для обеих Сторон. Каждая Сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы, связанные с участием председателя арбитража, и другие подобные расходы распределяются между Сторонами поровну. По всем другим аспектам арбитраж самостоятельно определяет процедуру своей работы.

## Статья 19

### Изменение Соглашения

1. Если одна из Сторон сочтет желательным изменить условия настоящего Соглашения или приложения к нему, то между авиационными властями государств Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся о продлении этого срока.

2. Изменения к настоящему Соглашению вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последней ноты об их принятии.

3. Изменения в приложение могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Сторон.

## Статья 20

### Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые последующие изменения, вносимые в него, будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

## Статья 21

### Прекращение действия Соглашения

1. Каждая Сторона может в любое время письменно уведомить другую Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения другой Стороной уведомления о прекращении действия настоящего Соглашения, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока.

2. При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Стороной оно считается полученным через четырнадцать (14) дней с даты получения уведомления Международной

организацией гражданской авиации.

## Статья 22

### Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении 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 Алжирской Народной Демократической Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о воздушном сообщении от 1 июня 1964 года со всеми дополнениями, приложениями и поправками к нему.

Совершено в г. \_\_\_\_\_ "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_\_ года в двух экземплярах, каждый на русском, арабском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

За Правительство

Российской Федерации

За Правительство

Алжирской Народной

Демократической Республики

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о воздушном сообщении

### 1. Таблица маршрутов

а) авиапредприятия, назначенные Российской Стороной, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в Российской Федерации будут согласованы позднее Алжир, другие пункты\*будут согласованы позднее

б) авиапредприятия, назначенные Алжирской Стороной, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления

Промежуточные пункты

Пункты

назначения

Пункты за пределами

Пункты в Алжирской Народной Демократической Республике будут согласованы позднее Москва, другие пункты\*будут согласованы позднее

### 2. Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территории государств Сторон должны определяться по согласованию между авиационными властями государств Сторон. Такие пункты могут быть опущены назначенными авиапредприятиями государств Сторон по своему усмотрению.
2. Совмещение пунктов отправления или пунктов назначения на территориях государств Сторон, а также промежуточных пунктов и пунктов за их пределами должно определяться между авиационными властями государств Сторон.
3. Право назначенного авиапредприятия одной Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами в третьих странах (использование прав "5-й свободы воздуха") будет являться предметом договоренности между авиационными властями государств Сторон.
4. Любые полеты по Транссибирскому, Трансполярному и Трансазиатскому маршрутам должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
5. Чартерные, дополнительные рейсы и рейсы вне расписания могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия, которая должна подаваться авиационным властям государства другой Стороны не позднее чем за сто двадцать (120) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.
6. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным рейсам на установленных маршрутах. В связи с этим выполнение упомянутых чартерных рейсов должно быть согласовано с авиапредприятием, назначенным на выполнение регулярных полетов на этом маршруте. Выполнение чартерных рейсов должно осуществляться в соответствии с законами и правилами государств обеих Сторон.
7. При выполнении полетов по договорным маршрутам, указанным в настоящем приложении, назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут заключать соглашения о коммерческом сотрудничестве, такие, как "блок-спейс" и "код-шеринг", с авиапредприятиями государства другой Стороны. Аналогичные соглашения с третьими странами должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
8. Назначенные авиапредприятия государств Сторон могут выполнять полеты с использованием любого типа дозвукового пассажирского самолета емкостью меньше чем 500 посадочных мест.

---

\* Другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Сторон. Эта договоренность может быть достигнута путем переговоров или обмена письмами между авиационными властями государств Сторон.

---