

СОГЛАШЕНИЕ

между

Правительством Российской Федерации

и Правительством Республики Польша

о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Польша, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание тот факт, что Российская Федерация и Республика Польша 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 их государств и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1 Определения

1. Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "авиационные власти": в отношении Российской Федерации – Государственная служба гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Службой, и в отношении Республики Польша - Министр инфраструктуры Республики Польша или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром;

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

в) "территория" в отношении государства – сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом государства;

г) "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 поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любая поправка к Конвенции, принятая согласно статье 94 Конвенции, ратифицированная соответственно Российской Федерацией и Республикой Польша;

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, в отношении которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий при перевозке почты.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2 Предоставление прав

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

Статья 3 Права

1. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам пользуются следующими правами:

а) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

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

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

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

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пересечения государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства. При этом имеется в виду, что такие маршруты и пункты пересечения будут доступны назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и условия их использования будут не менее благоприятными, чем те, которые предоставляются другим авиапредприятиям, выполняющим подобные международные перевозки.

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях и порядка расчетов, решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями и в случаях, предусмотренных настоящим Соглашением, представляются на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Для осуществления наземного обслуживания своего воздушного судна на территории государства другой Договаривающейся Стороны назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут заключать соответствующие соглашения с предприятиями другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимые разрешения на предоставление такого обслуживания.

Статья 4

Назначение и предоставление разрешений

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

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

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

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в случае, когда упомянутая 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, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между назначенными авиапредприятиями расписание полетов утверждено авиационными властями Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 5 **Аннулирование или приостановка действия** **разрешения на эксплуатацию**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

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

б) в случае если это назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и правила 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 дальнейших нарушений законов и правил или условий настоящего Соглашения, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткий срок и не позднее тридцати (30) дней с даты запроса.

Статья 6 **Применение законов и правил**

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и/или вылет с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, груза и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте, перевозимым воздушными судами назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 7 Сборы

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии с положениями Конвенции.

Статья 8 Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, должны подвергаться лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов насилия и воздушного пиратства, а также провоза наркотических средств. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с законодательством государства Договаривающейся Стороны, на территории которого такое обслуживание предоставляется.

Статья 9 Принципы эксплуатации договорных линий

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

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних авиапредприятий, которые эксплуатируют авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном (рациональном) коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями одной из Договаривающихся Сторон 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 воздушная линия; и
- в) в транзитных перевозках.

5. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны не позднее, чем за шестьдесят (60) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание авиационным властям другой Договаривающейся Стороны для утверждения, указав частоту полетов, тип воздушного судна, компоновку его салона и предлагаемое для продажи число мест.

Статья 10 Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны устанавливаться в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов по возможности согласовываются по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласовать любой из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения.

5. Тарифы вступают в силу только после их утверждения авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 11

Таможенные платежи

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями 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 от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами, платежами и сборами:

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

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

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

г) необходимые документы, содержащие символику авиапредприятия, используемые назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для своих эксплуатационных нужд.

3. Не допускается использование материалов, запасов, запасных частей и документов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, в иных целях, чем те, которые прямо упомянуты в этом пункте. Указанные предметы могут быть помещены под контроль или наблюдение таможенных органов в порядке, предусмотренном законами и правилами государства соответствующей Договаривающейся Стороны.

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

5. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с таможенным законодательством государства Договаривающейся Стороны, на территории которого такое обслуживание предоставляется.

Статья 12

Продажа перевозок и перевод доходов

1. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны предоставляется право самостоятельной продажи авиаперевозок с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами этого государства. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах и/или, согласно законам и правилам государств Договаривающихся Сторон, в отделах назначенных авиапредприятий либо через агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями от международных авиаперевозок.

Такой перевод осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с законами и правилами государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи никоим образом не затрагивают вопросов налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

Статья 13

Коммерческая деятельность авиапредприятий

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства и/или отделы с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Указанный в настоящей статье персонал может состоять из граждан государств Договаривающихся Сторон или граждан третьих стран по согласованию между компетентными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 14

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны должны действовать, 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, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., и положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в будущем.

2. Договаривающиеся Стороны должны оказывать друг другу 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 должны действовать в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными в приложениях к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. 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 эксплуатанты международных аэропортов на территории их государства действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов указанных в пункте 3 настоящей статьи, соблюдения упомянутых в этом пункте положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории ее государства. 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 специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны должны оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 15

Признание свидетельств и удостоверений

1. Действующие свидетельства летной годности, квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования для таких свидетельств или удостоверений соответствуют или превышают минимальные стандарты, установленные Конвенцией.

2. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

Статья 16

Предоставление статистических данных

Авиационные власти Договаривающихся Сторон должны предоставлять друг другу по запросу статистические данные или иную соответствующую информацию, касающуюся перевозок по договорным линиям.

Статья 17

Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон могут периодически проводиться консультации. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся об ином сроке.

Статья 18

Разрешение споров

1. Разногласия относительно толкования или применения настоящего Соглашения или Приложения к нему решаются путем переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

2. В случае, если урегулирование не может быть достигнуто в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, спор по запросу любой из Договаривающихся Сторон передается на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами, и этот третий арбитр будет выполнять обязанности председателя арбитража. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в арбитраже, а третий арбитр назначается в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок, или если третий арбитр 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 арбитров в зависимости от обстоятельств. В этом случае третий арбитр должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитража.

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

4. В случае если одна Договаривающаяся Сторона не выполняет решения, вынесенные согласно пункту 3 настоящей статьи, и такое нарушение продолжает существовать, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или отозвать права или привилегии, предоставленные в соответствии с настоящим Соглашением той Договаривающейся Стороне, которая не соблюдает указанные условия, письменно уведомив другую Договаривающуюся Сторону.

Статья 19 **Изменение Соглашения**

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, то между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся об ином сроке. Изменения к Соглашению вступают в силу после обмена нотами. Изменения в Приложение могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 20 **Многосторонние конвенции**

В случае присоединения обеих Договаривающихся Сторон к многосторонней конвенции настоящее Соглашение будет приведено в соответствие с положениями такой конвенции.

Статья 21 **Регистрация Соглашения**

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

Статья 22 Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами 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 Польша Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Польской Народной Республики о воздушном сообщении от 24 апреля 1968 г. со всеми дополнениями к нему.

Статья 23 Срок действия Соглашения

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно должно быть направлено в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекращает свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только оно не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого срока.

Если другая Договаривающаяся Сторона не подтвердит получение уведомления, то оно должно считаться полученным через четырнадцать (14) дней с даты получения такого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в г. Калининграде «26» июля..... 2002 года в двух экземплярах, каждый на русском и польском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Российской Федерации



За Правительство
Республики Польша



П Р И Л О Ж Е Н И Е

к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о воздушном сообщении

1. Таблица маршрутов

а) Авиапредприятиям, назначенным Правительством Республики Польша, предоставляется право выполнять международные воздушные перевозки по следующим маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Российской Федерации	Пункты за пределами
Любые пункты в Республике Польша	Любые пункты*	Москва, Санкт-Петербург и другие пункты, которые будут согласованы позднее	Любые пункты*

б) Авиапредприятиям, назначенным Правительством Российской Федерации, предоставляется право выполнять международные воздушные перевозки по следующим маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Республике Польша	Пункты за пределами
Любые пункты в Российской Федерации	Любые пункты*	Варшава, Гданьск и другие пункты, которые будут согласованы позднее	Любые пункты*

* Промежуточные пункты и пункты за пределами должны быть предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон, авиапредприятия которых планируют выполнять полеты по договорным линиям.

2. Примечания:

А. Другие пункты на территории Российской Федерации и территории Республики Польша подлежат одобрению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Б. Любые пункты на маршрутах, указанных в настоящем Приложении, могут быть опущены в ряде или во всех полетах, при условии, что эти полеты начинаются или заканчиваются на территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие.

В. Каждая Договаривающаяся Сторона может назначить одно авиапредприятие для выполнения регулярных полетов по установленному маршруту. В случае если емкости назначенных авиапредприятий обеих Договаривающихся Сторон не будут удовлетворять спрос на перевозки на установленном маршруте, назначение второго авиапредприятия с каждой Договаривающейся Стороны будет являться предметом договоренности авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Г. Чартерные, дополнительные и рейсы вне расписания могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия, которая должна подаваться не позднее чем за сорок восемь (48) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней. Заявки неназначенных авиапредприятий должны представляться на рассмотрение в соответствии с внутренним регулированием Договаривающихся Сторон.

Д. При рассмотрении вопросов, связанных с чартерными полетами неназначенных авиапредприятий по договорным линиям, по которым выполняются полеты назначенных авиапредприятий, Договаривающиеся Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий с целью не нанести ущерба их деятельности на упомянутых маршрутах.

Е. Выполняя полеты по установленным маршрутам, назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут заключать соглашения о коммерческом сотрудничестве типа «блок-спейс», «код-шеринг» или лизинговые соглашения:

а) с назначенным(и) авиапредприятием(ями) другой Договаривающейся Стороны, при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, уполномочены на то надлежащим образом и удовлетворяют требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям;

б) с авиапредприятиями третьих стран при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, уполномочены на то надлежащим образом и удовлетворяют требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям, и что эти третьи страны имеют соответствующие договоренности с авиационными властями Договаривающихся Сторон, разрешающие выполнять полеты в соответствии с соглашениями, предусмотренными в настоящем пункте.

Ж. Использование взятых в лизинг воздушных судов с экипажем как назначенными, так и неназначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон не разрешается.

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

И. Право совмещения пунктов отправления или пунктов назначения на территориях государств Договаривающихся Сторон, а также этих пунктов с пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.