

С О Г Л А Ш Е Н И Е
МЕЖДУ
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
И
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КОТ-Д'ИВУАР
О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

М.М.

Р

ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

и

ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КОТ-Д'ИВУАР,

желая способствовать развитию воздушного сообщения между их соответствующими территориями и в возможно большей степени осуществлять международное сотрудничество в этой области, желая применять к авиасообщению принципы и положения Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

договорились о нижеследующем:

ЧАСТЬ I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для применения настоящего Соглашения и его Приложений, если не предусматривается иного значения, нижеследующие термины и выражения означают:

- 1) "Конвенция" – Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, включая любые приложения, принятые в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любые поправки к приложениям или к Конвенции, принятые в соответствии со статьями 90 и 94 и одобренные Договаривающимися Сторонами.
- 2) "Авиационные власти" – в отношении Союза Советских Социалистических Республик – Министерство гражданской авиации – и в отношении Республики Кот-д'Ивуар – Министерство, ответственное за гражданскую авиацию; или в обоих случаях любое лицо или организацию, уполномоченные выполнять любые функции, осуществляемые в настоящее время упомянутыми Министерствами.

М.М.

- 3) "Назначенное авиапредприятие" – авиапредприятие, назначенное авиационными властями одной из Договаривающихся Сторон для осуществления воздушного сообщения с использованием прав, предусмотренных настоящим Соглашением, и признанное другой Договаривающейся Стороной в соответствии с положениями Статей 6 и 7 данного Соглашения.
- 4) "Территория" – в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства.
- 5) "Воздушное сообщение", "авиапредприятие", "остановка с некоммерческими целями" – имеют значения, которые определены в статье 96 Конвенции.
- 6) "Бортовое оборудование", "бортовые запасы", "запасные части" – имеют соответственно значения, которые определены в Приложении 9 к Конвенции.
- 7) "Тарифы" – цены, оплачиваемые за перевозку пассажиров, багажа и грузов, и условия их применения, включая комиссионные и другие дополнительные вознаграждения за выдачу или продажу перевозочных документов, за исключением вознаграждений и условий в отношении перевозки почты.

СТАТЬЯ 2. ПРИЛОЖЕНИЯ

"Приложения" к настоящему Соглашению являются составной и неотъемлемой частью Соглашения.

М. М.

СТАТЬЯ 3. ЗАКОНЫ И ПРАВИЛА

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, касающиеся прибытия и убытия с ее территории воздушных судов, выполняющих международные полеты; или касающиеся эксплуатации и навигации указанных воздушных судов, будут применяться к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны и эти воздушные суда должны будут соблюдать их при прибытии, убытии или при нахождении на территории первой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны относительно иммиграционных формальностей по прилету, транзиту, вылету, таможенных и карантинных правил будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым на воздушном судне назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны в период их пребывания на территории первой Договаривающейся Стороны.

3. Указанные выше законы и правила будут аналогичны тем, которые применяются к национальным воздушным судам, выполняющим международные полеты.

4. Сборы и платежи, устанавливаемые одной Договаривающейся Стороной для взимания за пользование аэропортами, оборудованием и обслуживание воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, не будут выше тех, которые оплачиваются за пользование аэропортами, оборудованием, и услугами национальными судами первой Договаривающейся Стороны, выполняющими аналогичные международные полеты.

СТАТЬЯ 4. ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА И ДОКУМЕНТАЦИЯ

1. Воздушные суда авиапредприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, при полетах на территории другой Договаривающейся Стороны должны иметь национальные опознавательные и регистрационные знаки, свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие, установленные авиационными властями Договаривающихся Сторон судовые документы, а также разрешения на радиоустановки.

Пилоты и другие члены экипажей должны иметь действительные личные свидетельства.

2. Свидетельства летной годности, квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной и непросроченные, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной для эксплуатации маршрутов, указанных в Приложении к настоящему Соглашению.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над своей собственной территорией квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные ее собственным гражданам другой Договаривающейся Стороной.

4. Для обеспечения безопасности полетов по договорным линиям каждая Договаривающаяся Сторона в соответствии с международной практикой будет предоставлять воздушным судам другой Договаривающейся Стороны свои технические средства связи, радионавигационные средства и другое обслуживание, необходимое для эксплуатации договорных линий.

СТАТЬЯ 5. ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И СБОРОВ

1. Воздушные суда, используемые на международных воздушных линиях авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, а также их табельное оборудование, запасы топлива и смазочных материалов, бортовые запасы (включая продовольствие, напитки и табачные изделия) будут по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны освобождаться от всех таможенных пошлин, инспекционных налогов и других сборов и подобных налогов при условии, что это оборудование и запасы будут оставаться на борту воздушных судов до их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от тех же пошлин и сборов, за исключением соответствующих ставок и сборов за предоставленное обслуживание:

- а/ Бортовые запасы любого происхождения, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах, установленных властями указанной Договаривающейся Стороны, и погруженные на воздушные суда назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, выполняющие международный рейс.
- б/ Запасные части, ввезенные на территорию одной из Договаривающихся Сторон для обслуживания или ремонта воздушных судов, эксплуатируемых назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны на международных авиалиниях.
- с/ Топливо и смазочные материалы, предназначенные для заправки воздушных судов, эксплуатируемых назначенным авиапредприятием одной из Договаривающихся Сторон, даже если эти запасы должны использоваться на части маршрута, проходящего над территорией другой Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт.
- д/ Рекламные материалы, распространяемые бесплатно назначенными авиапредприятиями,

М.М.

3. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушных судов одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение указанных властей до тех пор, пока они не будут реэкспортированы или оформлены в соответствии с таможенными правилами.

СТАТЬЯ 6. НАЗНАЧЕНИЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно авиапредприятие для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, сообщив об этом в письменной форме другой Договаривающейся Стороне.

2. По получении уведомления об этом назначении, другая Договаривающаяся Сторона должна на основе положений пункта 3 настоящей Статьи и Статьи 20 настоящего Соглашения предоставить незамедлительно назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми упомянутыми властями в соответствии с положениями Конвенции.

СТАТЬЯ 7. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ

На основании Статей 77 и 79 Конвенции о международной гражданской авиации, касающихся создания двумя или несколькими государствами предприятий по совместной эксплуатации или международных эксплуатационных организаций, Правительство Союза Советских Социалистических Республик согласно с тем, что Правительство Республики Кот-д'Ивуар, являясь участником Соглашения о воздушном сообщении в Африке, подписанного в Яунде 28 марта 1961 года, оставляет за собой право назначить авиакомпанию Эр Африк в качестве авиапредприятия, назначаемого Республикой Кот-д'Ивуар, для эксплуатации договорных линий.

ЧАСТЬ II

УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СТАТЬЯ 8. ДОГОВОРНЫЕ ЛИНИИ

Правительство Союза Советских Социалистических Республик предоставляет Правительству Республики Кот-д'Ивуар и соответственно Правительство Республики Кот-д'Ивуар предоставляет Правительству Союза Советских Социалистических Республик право на эксплуатацию авиапредприятиями, назначенными каждым из них, авиалиний, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, которые будут именоваться "договорными линиями".

СТАТЬЯ 9. ПРАВА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

1. Авиапредприятие, назначенное Правительством Союза Советских Социалистических Республик в соответствии с настоящим Соглашением, будет пользоваться на территории Республики Кот-д'Ивуар правом выгрузки и погрузки пассажиров, груза и почты международного следования в пунктах на маршрутах, указанных в Приложении.

На условиях взаимности, авиапредприятие, назначенное Правительством Республики Кот-д'Ивуар в соответствии с настоящим Соглашением, будет пользоваться на территории СССР правом выгрузки и погрузки пассажиров, груза и почты международного следования в пунктах на маршрутах, указанных в Приложении.

2. На основании положений настоящего Соглашения, авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту правом производства посадок на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями.

3. Положения настоящей Статьи не будут рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между двумя или несколькими пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.

4. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории и опубликовываются в соответствии с международными процедурами.

СТАТЬЯ 10. ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ ЕМКОСТИ

1. На каждом из маршрутов, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, договорные линии будут иметь основной целью при разумном коэффициенте загрузки предоставление емкости, соответствующей существующему или разумно прогнозируемому объему международных перевозок с/на территорию Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие, эксплуатирующее указанные линии.

2. Авиапредприятие, назначенное одной из Договаривающихся Сторон, может удовлетворять в пределах общего объема емкостей, предусмотренного в пункте I настоящей Статьи, спрос на перевозки между территориями третьих государств, расположенных на договорных маршрутах, и территорией другой Договаривающейся Стороны, с учетом местных и региональных авиалиний.

3. В целях удовлетворения спроса на незапланированные или разовые перевозки на тех же маршрутах, назначенные авиапредприятия будут совместно принимать соответствующие меры с целью удовлетворения этого временного увеличения потока перевозок. Незамедлительно они будут информировать об этом авиационные власти своих соответствующих стран, которые, если сочтут необходимым, могут проводить взаимные консультации.

4. В случае, если авиапредприятие, назначенное одной из Договаривающихся Сторон, не использует на одном или нескольких маршрутах часть или полный объем емкостей, то оно, учитывая свои права, может передать назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на определенный период времени полностью или часть данного объема емкостей.

Назначенное авиапредприятие, передавая все или часть своих прав, может вновь взять эти права обратно по окончании упомянутого периода.

М.М.

СТАТЬЯ II. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЕМКОСТЕЙ

1. Эксплуатация договорных линий между соответствующими территориями Договаривающихся Сторон, указанных в Таблице маршрутов в Приложении к Соглашению, является для обеих Договаривающихся Сторон основным и преимущественным правом.

2. Обе Договаривающиеся Стороны договорились применять принцип равенства и взаимности во всех областях, касающихся прав, предоставленных настоящим Соглашением.

К авиапредприятиям, назначенным каждой из Договаривающихся Сторон, будет справедливое и равное отношение и они будут пользоваться равными возможностями и правами при эксплуатации договорных линий, а также соблюдать принцип равного распределения емкостей для эксплуатации договорных линий.

3. Назначенные авиапредприятия должны на общих маршрутах учитывать взаимные интересы с тем, чтобы не наносить ущерба их соответствующим линиям.

СТАТЬЯ I2. ОДОБРЕНИЕ ПРОГРАММ И СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

1. Назначенные авиапредприятия будут информировать авиационные власти Договаривающихся Сторон не позже, чем за 30 дней до начала эксплуатации договорных линий о характере перевозок, типах используемых самолетов и предполагаемом расписании. То же правило будет применяться при последующих изменениях.

2. Авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон предоставят по запросу авиационных властей другой Договаривающейся Стороны все статистические данные для контроля за емкостью, предложенной назначенным предприятием первой Договаривающейся Стороны. Эта статистика будет содержать все необходимые данные для определения объема, а также пунктов отправления и назначения перевозок.

M.M.

A

СТАТЬЯ 13. ТАРИФЫ

1. Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием одной из Договаривающихся Сторон для перевозки загрузки на территорию или с территории другой Договаривающейся Стороны, будут устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, а также тарифы, используемые на этом же участке другими авиапредприятиями.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, будут по возможности устанавливаться по согласованию между назначенными авиапредприятиями Сторон после консультаций, в случае необходимости, с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Это согласование будет осуществляться по мере возможности в соответствии с международными процедурами установления тарифов.

3. Согласованные таким образом тарифы будут передаваться на одобрение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон не позже, чем за 30 дней до даты их введения. В исключительных случаях этот срок может быть сокращен при условии согласия указанных ведомств.

4. Если назначенные авиапредприятия не смогут установить тариф в соответствии с положениями пункта 1 (выше) или если в течение первых 15 дней срока, указанного в пункте 3 настоящей Статьи, одна из Договаривающихся Сторон заявит о своем несогласии с переданными ей тарифами в соответствии с положениями п.2 (выше), авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон приложат усилия для достижения приемлемого решения.

5. Если авиационные власти не смогут договориться по тарифам в соответствии с п.3 настоящей Статьи или определить тарифы в соответствии с п.4 настоящей Статьи, то разногласия должны урегулироваться в соответствии с положениями Статьи 21 настоящего Соглашения.

6. С учетом положений пункта 5 настоящей Статьи никакие тарифы не вступят в силу без одобрения авиационных властей.

M.M.

II

7. До урегулирования спорных вопросов тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей Статьи, будут оставаться в силе до установления новых тарифов.

Однако срок действия этих тарифов не может превышать 12 месяцев с даты истечения их срока.

8. Каждая Договаривающаяся Сторона будет следить за тем, чтобы все перевозчики, эксплуатирующие авиалинии, проходящие на ее территорию (или с ее территории), строго соблюдали тарифы, согласованные и одобренные в соответствии с положениями настоящей Статьи.

СТАТЬЯ 14. КООРДИНАЦИЯ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Обе Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить консультации в случаях необходимости с целью координации вопросов сотрудничества, касающихся эксплуатации соответствующих авиалиний.

СТАТЬЯ 15. ОТКРЫТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит на основе взаимности на своей территории назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право открыть и содержать представительства и персонал, необходимый для деятельности назначенного авиапредприятия, состоящий из граждан одной и другой Договаривающихся Сторон.

Указанный персонал должен соблюдать правила, регулирующие въезд и пребывание на территории другой Договаривающейся Стороны, а также законы и правила, действующие на данной территории.

СТАТЬЯ 16. ПЕРЕВОД САЛЬДО ДОХОДОВ

I. Каждая из Договаривающихся Сторон на основе взаимности обязуется обеспечить свободный перевод по официальному курсу, без сборов и налогов, сумм превышения доходов над расходами, полученных на ее территории назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны.

М.М.

Все финансовые расчеты между назначенными авиапредприятиями будут осуществляться в свободно конвертируемой валюте.

2. В случае, если между сторонами имеется специальное Соглашение, регулирующее финансовые расчеты, то будут применяться указанное Соглашение.

СТАТЬЯ 17. КОММЕРЧЕСКОЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Все технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, относящиеся к предоставлению коммерческого и наземного технического обслуживания воздушных судов, и порядок финансовых расчетов будут решаться непосредственно между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

СТАТЬЯ 18. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1. В соответствии со своими правами и обязанностями, 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.

2. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции и правонарушений и других определенных актов, совершенных на борту воздушного судна, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и всеми многосторонними соглашениями, относящимися к безопасности авиации, участниками которых являются обе Договаривающиеся Стороны.

М.М.

3. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению актов незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности этих воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

4. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых выше в пункте 4, которые предусматриваются другой Договаривающейся Стороны для въезда на территорию этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается благожелательно рассматривать любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.

7. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается также благожелательно рассматривать просьбу другой Договаривающейся Стороны о выработке взаимных административных договоренностей, в соответствии с которыми авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон

M.M.



могут на территории другой Договаривающейся Стороны производить оценку мер безопасности, предпринимаемых эксплуатантами воздушных судов, осуществляющих полеты на территорию первой Договаривающейся Стороны.

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

9. Если одна из Договаривающихся Сторон имеет основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона нарушает положения настоящей Статьи, первая Договаривающаяся Сторона может потребовать немедленного проведения консультаций с другой Договаривающейся Стороной. В случае невозможности принятия удовлетворительной договоренности вступает в силу Статья 19 настоящего Соглашения.

ЧАСТЬ III

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 19. КОНСУЛЬТАЦИИ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации между компетентными властями обеих Договаривающихся Сторон относительно толкования, применения или изменения настоящего Соглашения и его Приложений.

2. Эти консультации начнутся не позднее сорока пяти (45) дней со дня получения запроса.

3. Изменения, если будет принято решение о внесении их в настоящее Соглашение, вступят в силу после их подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам.

М.М.

СТАТЬЯ 20. ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ И ЕГО ОТЗЫВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право не предоставить разрешение на эксплуатацию, предусмотренное пунктом 2 Статьи 6, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, которая назначила авиапредприятие, или ее гражданам.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право взять назад разрешение на эксплуатацию или приостановить использование авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, прав, указанных в Статье 8 настоящего Соглашения, если:

- а/ она не имеет доказательства того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим предприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, которая назначила авиапредприятие, или ее гражданам, или
- б/ это предприятие не выполняет законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или
- с/ это авиапредприятие не будет осуществлять эксплуатацию при соблюдении условий, установленных настоящим Соглашением.

3. Такое право будет использоваться только после предусмотренных Статьей 19 консультаций с другой Договаривающейся Стороной, если только отмена или приостановление прав не будут необходимы для предупреждения дальнейших нарушений упомянутых законов и правил.

В случае, если эти консультации не приведут к положительным результатам, то вопрос будет урегулироваться согласно положениям Статьи 21.

СТАТЬЯ 21. РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложений к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

M.M.

Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

2. В случае, если это разногласие не может быть урегулировано в соответствии с положениями пункта I настоящей Статьи, каждая Договаривающаяся Сторона может на время разногласия ограничить, прервать или взять назад права или привилегии, которые она предоставила на основе настоящего Соглашения другой Договаривающейся Стороне.

СТАТЬЯ 22. ДЕНОНСАЦИЯ

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем желании денонсировать настоящее Соглашение.

Настоящее Соглашение прекратит свое действие по истечении двенадцати (12) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление не будет взято назад по договоренности между Сторонами до истечения этого периода.

СТАТЬЯ 23. СООТВЕТСТВИЕ

Настоящее Соглашение и его Приложения будут приведены в соответствие с любым многосторонним соглашением в области воздушного транспорта, участниками которого будут являться обе Договаривающиеся Стороны.

СТАТЬЯ 24. РЕГИСТРАЦИЯ

Настоящее Соглашение и Приложения к нему будут направлены в Международную организацию гражданской авиации и в Африканскую Комиссию по гражданской авиации для их регистрации.

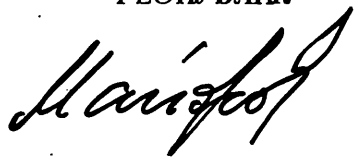
М.М.

СТАТЬЯ 25. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

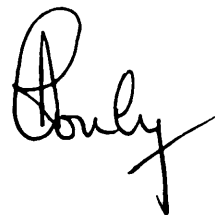
Настоящее Соглашение будет применяться временно с даты его подписания и оно окончательно вступит в силу после того, как обе Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга о выполнении ими соответствующих конституционных формальностей.

Совершено в Абиджане "31" июля 1991 г. в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК



ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ КОТ-Д'ИВУАР



П Р И Л О Ж Е Н И Е

Таблица маршрутов

1/ Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием Союза Советских Социалистических Республик:

<u>Пункты в СССР</u>	<u>Промежуточные пункты</u>	<u>Пункты в РКИ</u>	<u>Пункты за пределами</u>
любой пункт	три пункта в Европе и Африке	Абиджан	пункт в Африке

2/ Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием Республики Кот-д'Ивуар:

<u>Пункты в РКИ</u>	<u>Промежуточные пункты</u>	<u>Пункты в СССР</u>	<u>Пункты за пределами</u>
любой пункт	три пункта в Африке и Европе	Москва	пункт в Европе

Примечания:

а/ Назначенные авиапредприятия будут информировать авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон о пунктах технических посадок ("промежуточных" и "пунктах за пределами") до начала эксплуатации договорных линий.

Назначенные авиапредприятия не будут пользоваться правом перевозок между указанными пунктами и пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.

б/ Права перевозок "пятой свободы воздуха" будут предметом договоренности между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

с/ Первоначальная частота полетов каждого авиапредприятия будет составлять один рейс в неделю (1 x 7).

М.М.

Условия использования дополнительных частот будут определены в рамках коммерческого соглашения между назначенными авиапредприятиями и представлены на утверждение авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон.

д/ Типы воздушных судов назначенного авиапредприятия СССР: Ту-154, Ил-62, Ил-86, Ил-96;

для назначенного авиапредприятия РКИ: А-300, ДС-10.

е/ Воздушные суда назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут осуществлять пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки после получения разрешения от авиационных властей этой Договаривающейся Стороны.