

**СОГЛАШЕНИЕ**  
**между Правительством Российской Федерации**  
**и Правительством Республики Куба**  
**о воздушном сообщении**

Правительство Российской Федерации и Правительство Республики Куба, именуемые в дальнейшем Сторонами,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями их соответствующих государств и за их пределы,

принимая во внимание, что Российская Федерация и Республика Куба являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., 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 поправка к нему применимы к Сторонам, и любая поправка к Конвенции, принятая согласно статье 94 Конвенции, ратифицированная соответственно Российской Федерацией и Республикой Куба;

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 Республики Куба – Президент Института гражданской авиации Кубы или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Институтом;

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

г) «территория» - сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом государства каждой из Сторон;

д) «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 в отношении перевозки почты;

е) «воздушное сообщение», «международное воздушное сообщение», «авиапредприятие» и «остановка с некоммерческими целями» имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

ж) «емкость»:

в отношении воздушного судна – коммерческая загрузка воздушного судна при эксплуатации договорных линий по установленному маршруту или его части, выраженная в количестве кресел для пассажиров и в весовых единицах для груза и почты;

в отношении договорной линии – ёмкость воздушного судна, используемого на данной линии, помноженную на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период.

з) «приложение» - Приложение к настоящему Соглашению. Приложение является неотъемлемой частью настоящего Соглашения и любая ссылка на Соглашение включает ссылку на Приложение, за исключением тех случаев, когда установлено иное.

## 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 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;

3. Назначенные авиапредприятия государства каждой Стороны при эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам имеют право совершать посадки на территории государства другой Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

4. Ничто в настоящей статье не рассматривается 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.

5. 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.

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

### **Статья 3**

#### **Назначение и предоставление разрешений**

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

2. По получении такого уведомления одна Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию государства другой Стороны 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 доказательств того, что оно будет выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Сторона имеет право отказать в предоставлении указанного в пункте 2 настоящей статьи разрешения на эксплуатацию или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием государства другой Стороны прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда данная Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат 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 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:

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

б) в случае, если назначенное авиапредприятие не выполняет законодательство государства 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 законодательства, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями государства другой Стороны. Такие консультации проводятся в течение тридцати (30) дней с даты получения запроса.

### **Статья 5**

#### **Применение законодательства**

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прилет и вылет с территории этого государства воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяется к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Стороной.

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

### **Статья 6**

#### **Признание удостоверений и свидетельств**

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 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, почта и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, подвергаются лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических средств. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

## **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 авиалинию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств 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

коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Сторон.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями государства одной из Сторон 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 между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) в перевозках того района, через который проходит воздушная линия; и
- в) в транзитных перевозках.

## Статья 10

### Таможенные формальности

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. Также будут освобождаться от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами:

а) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Стороны в пределах лимитов, установленных уполномоченными властями государства данной 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 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, в иных целях, чем те, которые прямо упомянуты в этом пункте. Вышеуказанные предметы могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов в порядке, предусмотренном законодательством государства соответствующей Стороны.

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

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

## Статья 11 Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на любой договорной линии 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 ниже условиями.

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 путем консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласовать любой из тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 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 положениями настоящей статьи, 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.

2. Такой перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Стороны, из которого осуществляется перевод.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают налогообложение прибыли или доходов назначенных авиапредприятий на территории государства другой Стороны, что будет являться предметом отдельного соглашения между Сторонами.

## Статья 13 Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающихся норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной, в областях, касающихся аэронавигационных средств,

летного экипажа, воздушного судна и эксплуатации воздушного судна. Такие консультации проводятся в течение тридцати (30) дней после обращения с такой просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Сторона находит, 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 авиапредприятием или от имени авиапредприятия государства одной Стороны для полетов на территорию или с территории государства другой Стороны, может, при нахождении на территории государства другой Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна Стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией.

4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятия необходимы безотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить эксплуатационное разрешение, предоставленное авиапредприятию государства другой Стороны.

5. Любые меры одной Стороны, принимаемые в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, прекращаются как только основание для этих мер перестает существовать.

6. Применительно к пункту 2 настоящей статьи в том случае, если установлено, что одна Сторона продолжает нарушать Стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть уведомлен

генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации. Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации необходимо также уведомлять о последующем удовлетворительном решении проблемы.

#### **Статья 14**

##### **Представительства назначенного 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 должен состоять из граждан государств Сторон.

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 законодательством 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 15**

##### **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 авиационной безопасности составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской

авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., положениями двусторонних соглашений между Сторонами.

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

3. Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми 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, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государства, и лица осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют 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. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает просьбу другой 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 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 соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

### **Статья 16** **Консультации**

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

### **Статья 17** **Предоставление статистических данных**

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

### **Статья 18** **Разрешение споров**

1. В случае спора между Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Стороны в первую очередь должны стремиться разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Сторон.

2. Если авиационные власти государств Сторон не придут к соглашению, 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 будет передан 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 быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации.

6. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов. Такое решение должно быть обязательным 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**

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 запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения к Соглашению вступают в силу после подтверждения путем обмена по дипломатическим каналам нотами об их принятии. Изменения к Приложению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Сторон.

## **Статья 20**

### **Регистрация Соглашения**

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

## Статья 21 Прекращение действия Соглашения

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

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

## Статья 22 Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

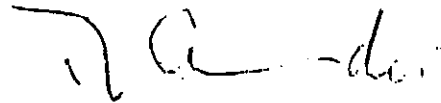
С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Республикой Куба Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Куба о воздушном сообщении от 17 июля 1962 г. со всеми дополнениями, приложениями и поправками к нему.

Совершено в г. Гаване «5» июля 2007 года в двух экземплярах, каждый на русском и испанском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

**За Правительство  
Российской Федерации**



**За Правительство  
Республики Куба**



## ПРИЛОЖЕНИЕ

### к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Куба о воздушном сообщении

#### I. 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 в Республике Куба	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	По договоренности авиационных властей	Гавана, другие пункты в Республика Куба*	По договоренности авиационных властей

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

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты в Российской Федерации	Пункты за пределами
Пункты в Республике Куба	По договоренности авиационных властей	Москва, другие пункты в Российской Федерации *	По договоренности авиационных властей

\* Другие пункты должны являться предметом договоренности между авиационными властями государств обеих Сторон. Эта договоренность может быть достигнута путем переговоров или обменом письмами между авиационными властями государств Сторон.

#### II. Примечания

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территории государств Сторон должны являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

Такие пункты могут быть опущены назначенными авиапредприятиями Сторон по своему усмотрению.

2. Разрешается совмещение пунктов отправления на территории своего государства назначенными авиапредприятиями государств Сторон.

3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктом на территории государства другой Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав «5-ой свободы воздуха») является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

4. Только одно авиапредприятие может быть назначено каждой Стороной для выполнения регулярных полетов по договорным линиям между любыми парами городов на территориях государств обеих Сторон.

5. Чартерные, дополнительные рейсы и рейсы вне расписания могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия. Эта заявка должна подаваться в установленном порядке не позднее, чем за 120 часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

6. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным рейсам на договорных линиях. В связи с этим выполнение чартерных рейсов должно осуществляться только по согласованию с авиапредприятиями, назначенными для выполнения регулярных полетов на этих маршрутах, и в соответствии с законами и правилами государств Сторон.

7. Назначенные авиапредприятия государств Сторон при выполнении полетов по договорным линиям могут по своему усмотрению заключать между собой соглашения о коммерческом сотрудничестве, включая соглашения «блок-спейс» и «код-шеринг». Такие соглашения должны быть одобрены авиационными властями государств Сторон.

Вопросы заключения аналогичных соглашений с авиапредприятиями третьих стран должны являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.

Certified a true copy  
of the sole original  
document, deposited  
in the archives  
of the Ministry of Foreign Affairs  
of the Russian Federation.

Moscow, "16" May 2011

Deputy Director  
of the Legal Department  
of the Ministry of Foreign Affairs  
of the Russian Federation



Dmitry A.Lobatch

