ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA FEDERAÇÃO DA RÚSSIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da Federação da Rússia
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Objetivando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para os fins deste Acordo, a menos que estabelecido de outra maneira:

a) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Brasil, o Ministério da Aeronáutica , e no caso da Federação da Rússia, o Ministério dos Transportes, representado pelo Departamento de Transporte Aéreo, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) o termo "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo, e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

c) o termo "serviços acordados" significa serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

d) os termos "serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no artigo 96 da Convenção;

e) o termo "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com seus artigos 90 a 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

f) o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada conforme o artigo 3 deste Acordo;

g) o termos "rota especificada" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

h) o termo "tarifa" significa qualquer dos seguintes:

i) a tarifa cobrada por uma empresa aérea para o transporte de passageiros e suas bagagens nos serviços aéreos e as taxas e condições aplicáveis aos serviços conexos a tal transporte;

ii) o frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto mala postal) nos serviços aéreos;

iii) as condições regendo a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa de passageiros ou frete, incluindo quaisquer vantagens vinculadas à tarifa de passageiros ou ao frete;

iv) o valor da comissão paga por uma empresa aérea a um agente, relativa aos bilhetes vendidos ou aos conhecimentos aéreos preenchidos por aquele agente para o transporte nos serviços aéreos;

i) o termo "território", em relação a um Estado, significa a extensão terrestre, as águas territoriais adjacentes e interiores e o espaço aéreo acima dessas áreas sob a soberania daquele Estado;

j) o termo "tarifa aeronáutica" significa um valor cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiver operando um serviço acordado em uma rota especificada, a(s) empresa(s) aérea(s) desginada(s) de cada Parte Contratante gozará:

a) do direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante;

b) do direito de pousar no referido território, sem fins comerciais;

c) do direito de embarcar e desembarcar no referido território, nos pontos e nas rotas especificadas, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados de pontos no território da outra Parte Contratante;

d) do direito de embarcar e desembarcar nos territórios de terceiros países, nos pontos e nas rotas especificadas, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados de pontos no território da outra Parte Contratante.

2. Nenhum dispositivo do parágrafo 1 deste artigo será considerado concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagens, carga e mala postal, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito, por notificação escrita à outra Parte Contratante por intermédio dos canais diplomáticos, de designar uma empresa aérea ou empresas aéreas para operar os serviços acordados.

2. Ao receber tal notificação, cada Parte Contratante concederá, sem demora, à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante a autorização operacional apropriada, sujeito às condições do presente artigo.

3. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar conceder a autorização operacional referida no parágrafo 2 deste artigo, ou de conceder essa autorização sob condições que sejam consideradas necessárias para o exercício, por uma empresa aérea designada, dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo, no caso em que não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo daquela empresa pertençam à Parte Contratante que o designou ou a seus nacionais ou a ambos.

4. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante demonstre que está habilitada a atender às condições determinadas segundo as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.

5. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada, ela pode iniciar a operação dos serviços acordados, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4
Revogação ou Suspensão de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de revogar ou suspender uma autorização operacional, para o exercício dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício desses direitos:

a) caso tal empresa aérea deixe de cumprir as leis e os regulamentos daquela Parte Contratante;

b) caso aquelas autoridades não estejam convencidas de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea pertençam à Parte Contratante que a designou ou a seus nacionais ou a ambos; e

c) caso a empresa aérea deixe de operar conforme as condições estabelecidas segundo este Acordo.

2. A menos que seja essencial a imediata revogação ou suspensão da autorização operacional mencionada no parágrafo 1 deste artigo ou a imposição de condições, para prevenir violações posteriores de leis ou regulamentos, tal direito será exercido somente após consulta à outra Parte Contratante.

ARTIGO 5

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à admissão ou à saída de seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante sem distinção quanto à nacionalidade, e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à admissão ou à saída de seu território de passageiros, tripulações, carga e mala postal, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante ou cumpridos em nome de tais passageiros e tripulantes e serão aplicados à carga e mala postal na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos referidos neste artigo à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não concederá tratamento mais favorável à sua própria empresa aérea.

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças sejam emitidos ou convalidados, mediante e em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar reconhecer, para sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 7

Segurança de Aviação

1. De conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua, de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Parte Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo da Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária, para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e denominados Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes; e exigirão que

os operadores de aeronaves por elas matriculadas, os operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em exigir que tais operadores de aeronaves observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para entrada, saída, ou permanência no território dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e inspecionar os passageiros, as tripulações, as bagagens de mão, as bagagens, a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante examinará, também, de modo favorável, toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente, ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros, tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

ARTIGO 8
Isenção de Direitos e Taxas

1. Cada Parte Contratante isentará, na base da reciprocidade, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, na maior extensão possível, segundo sua legislação nacional, de restrições de importação, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outros direitos nacionais e encargos sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, partes sobressalentes incluindo motores, equipamentos comuns de aeronaves, mantimentos para aeronaves (incluindo bebidas, fumo e outros produtos destinados à venda de passageiros em quantidades limitadas durante o vôo) e outros itens destinados ao uso ou usados apenas em conexão com a operação ou atendimento das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, operando os serviços acordados, como também estoques de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso que leve gravada a insígnia da

empresa e material comum de publicidade distribuído sem cobrança pela empresa aérea designada, e outros equipamentos relacionados com as atividades da(s) representação(ões) da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) - comunicações, vídeo e áudio para publicidade, reservas, contabilidade, segurança, automóveis e suas partes sobressalentes.

2. As isenções concedidas segundo este artigo serão aplicadas aos itens citados no parágrafo 1 deste artigo, quando:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante;

b) mantidos a bordo das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante, desde a chegada até a saída do território da outra Parte Contratante;

c) introduzidos a bordo das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados ao uso na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais itens usados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que concedeu a isenção, desde que os mesmos não sejam alienados e/ou vendidos no território da referida Parte Contratante.

3. O equipamento usual das aeronaves, como também o material e o suprimento normalmente mantido a bordo das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de qualquer Parte Contratante poderá ser desembarcado no território da outra Parte Contratante, somente com a aprovação das autoridades alfandegárias daquele território. Em tal caso, poderão ser colocados sob supervisão das mencionadas autoridades, até que sejam reexportados ou alienados de acordo com os regulamentos alfandengários.

ARTIGO 9
Trânsito Direto

Passageiros, bagagens e carga em trânsito direto através do território de uma Parte Contratante e que não saiam da área do aeroporto reservada com tal propósito serão no máximo submetidos a um controle muito simplificado. Bagagens e carga em trânsito direto serão isentas de direitos e taxas, incluindo direitos alfandegários.

ARTIGO 10

Operação dos Serviços Acordados

1. Haverá oportunidade justa e igual para as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços acordados, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante levará(ão) em conta os interesses da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, a fim de não afetar(em) indevidamente os serviços proporcionados pela(s) última(s) em toda ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados proporcionados pela(s) empresa(s) aérea(s) das Partes Contratantes terão como característica uma relação estrita com as necessidades do público usuário do transporte nas rotas especificadas e terão como objetivo primário a provisão, em níveis razoáveis de aproveitamento, da capacidade adequada para atender às necessidades atuais e às razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, originados de ou destinados ao território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea. Provisão para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcados e desembarcados em pontos outros nas rotas especificadas que não no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, será determinada de acordo com os princípios gerais de que a capacidade será relacionada com:

a) a demanda de tráfego de e para o território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego existente na região através da qual passa o serviço acordado, levando em conta outros serviços estabelecidos pelas empresas aéreas dos Estados compreendidos naquela região; e

c) os requisitos de operação direta da empresa aérea.

4. A capacidade a ser proporcionada nas rotas especificadas será conjuntamente determinada pelas autoridades aeronáuticas.

ARTIGO 11

Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços acordados entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se em consideração todos os fatores relevantes, inclusive o interesse dos usuários, o custo operacional, o lucro razoável, as características do serviço e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas operando em toda ou em parte da mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste artigo serão acordadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. Salvo determinação em contrário na aplicação do parágrafo 4 deste artigo, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas, pela justificativa e pelo caráter razoável das tarifas como tal acordadas.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, sujeito a acordo entre as referidas autoridades. Ao receberem a apresentação de tarifas, as autoridades aeronáuticas examinarão tais tarifas sem atraso desnecessário. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante não estiverem de acordo com ela. As autoridades aeronáuticas poderão comunicar às outras autoridades aeronáuticas da prorrogação da data de introdução de uma tarifa proposta.

4. Se uma tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições do parágrafo 2 deste artigo, ou se, no período previsto no parágrafo 3 deste artigo, uma notificação de descontentamento tiver sido dada, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes se esforçarão para fixar a tarifa de comum acordo. Consultas entre as autoridades aeronáuticas serão realizadas, em conformidade com o artigo 15 deste acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito da tarifa que lhes tenha sido submetida, nos termos do parágrafo 3 deste artigo, nem sobre a fixação de qualquer tarifa, nos termos do parágrafo 4 deste artigo, a divergência será solucionada em conformidade com as disposições do artigo 18 do presente Acordo.

6. (a) Nenhuma tarifa vigorará se as autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, salvo sob as disposições previstas no artigo 18 do presente Acordo.

(b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas conforme as disposições do presente artigo, essas tarifas permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos das disposições deste artigo, ou do artigo 18 do presente Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não concordarem com uma tarifa fixada, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas e as empresas aéreas designadas procurarão, se necessário, chegar a um entendimento. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento da notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições previstas nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, os procedimentos indicados nos parágrafos 4 e 5 do presente artigo serão aplicados.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes se esforçarão para assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas acordadas por ambas as autoridades aeronáuticas; e

b) nenhuma empresa aérea conceda abatimento sobre tais tarifas.

ARTIGO 12

Atividades Comerciais

1. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante poderá(ão), de conformidade com as leis e os regulamentos da outra Parte Contratante, relativos a entrada, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte Contratante, pessoal executivo, de vendas, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação dos serviços acordados. O número de pessoas deverá ser acertado entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e deverá constituir-se, preferencialmente, de nacionais da Parte Contratante.

2. Em particular, cada Parte Contratante concederá à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante o direito à comercialização do transporte aéreo no seu território diretamente e, a critério da(s) empresa(s) aérea(s), por intermédio de seus agentes, de conformidade com as leis e os regulamentos nacionais de cada Parte Contratante. Tão logo a Federação da Rússia implemente a conversibilidade da moeda do país, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela Parte brasileira terá(ão) o direito de comercializar os documentos de transporte aéreo na moeda desse país.

ARTIGO 13

Conversão e Remessa de Receitas

1. A(s) empresa(s) aérea(s) de uma Parte Contratante terá(ão) o direito de converter e remeter para seu país, a pedido, receitas locais excedentes às somas locais desembolsadas.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas sem restrição, à taxa de câmbio aplicável a essas transações e que esteja em vigor na época em que tais receitas forem apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto os normalmente cobrados pelos bancos na execução de tais conversões e remessas.

ARTIGO 14

Tarifas Aeronáuticas

1. Uma Parte Contratante não cobrará, ou permitirá que sejam cobradas da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que se utilizam dos serviços e das facilidades proporcionadas por aquelas autoridades, quando por intermédio das organizações representativas das empresas aéreas. Propostas de alteração das tarifas aeronáuticas deveriam ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, para permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Cada Parte Contratante, além disso, estimulará suas autoridades competentes e usuários a intercambiarem informações relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 15

Consultas

1. Com o espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes promoverão consultas entre si, periodicamente, visando assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das provisões do presente Acordo, ou para discutir qualquer problema relacionado com este.

2. Tais consultas começarão dentro de um período de 60 (sessenta) dias da data de recebimento de tal solicitação, exceto se acertado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 16

Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo estabelecida pelas Partes Contratantes entrará em vigor em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será acertada entre as autoridades aeronáuticas, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 17

Convenção Multilateral

Se uma Convenção geral multilateral sobre aviação entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, prevalecerão os dispositivos de tal Convenção. Consultas, conforme o artigo 15 deste Acordo, poderão ser mantidas com vistas a determinar o grau em que o presente Acordo for afetado pelos dispositivos da Convenção multilateral.

ARTIGO 18

Solução de Controvérsias

Qualquer divergência relacionada com a interpretação ou a aplicação do presente Acordo ou de seu Anexo deverá ser resolvida por negociações diretas entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. Se as referidas autoridades aeronáuticas não chegarem a um acordo, a divergência deverá ser resolvida por intermédio dos canais diplomáticos.

ARTIGO 19

Denúncia

Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar à outra Parte Contratante, por escrito e pelos canais diplomáticos, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de viger 1 (um) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja retirada, de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, essa notificação será considerada recebida 14 (catorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 20

Registro na OACI

O presente Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21

Entrada em Vigor

As autoridades competentes da República Federativa do Brasil e da Federação da Rússia autorizarão as operações conforme os termos deste Acordo, desde sua assinatura. Este Acordo entrará em vigor em data a ser determinada por meio de troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

Feito em Moscou, aos 22 dias do mês de janeiro de 1993, em três exemplares originais, nos idiomas português, russo e inglês, sendo todos igualmente autênticos. Em caso de diferentes interpretações, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL
Sebastião do Rego Barros

PELO GOVERNO DA FEDERAÇÃO
DA RÚSSIA
Vitali Borisoritch Efimov

A N E X O

Quadro de Rotas

1. Rotas a serem operadas pela empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil, em ambas as direções:

PONTOS NO BRASIL	PONTOS INTERMEDIÁRIOS	PONTOS NA RÚSSIA	PONTOS ALÉM
Quaisquer pontos	Três (3) pontos na Europa	Moscou São Petersburgo e dois (2) pontos adicionais a serem indicados posteriormente	Quatro (4) pontos na Ásia

2. Rotas a serem operadas pela empresa aérea designada pela Federação da Rússia em ambas as direções:

PONTOS NA RÚSSIA	PONTOS INTERMEDIÁRIOS	PONTOS NO BRASIL	PONTOS ALÉM
Quaisquer pontos	Três (3) pontos no Oriente Médio e/ou na África	Rio de Janeiro São Paulo Porto Alegre Salvador	Pontos na Argentina, Chile, Peru, Uruguai.

N O T A S

a) Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas, e poderá servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em pontos em seus respectivos países.

A(s) empresa(s) designada(s) de uma Parte Contratante terá(ão) o direito de operar vôos entre os dois países passando por quaisquer outros pontos intermediários, em uma rota razoavelmente direta, sem direitos de tráfego entre esses pontos intermediários e os pontos acordados no território da outra Parte Contratante.

b) Com relação às rotas especificadas acima, a(s) empresa(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes gozarão de plenos direitos de tráfego em todas as seções dessas rotas.

c) A(s) empresa(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes terão o direito de iniciar operações com duas freqüências por semana. Uma terceira freqüência semanal poderá ser operada, caso a demanda do tráfego entre os dois países assim justificar.

d) A(s) empresa(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes terão o direito de operar aeronaves subsônicas do tipo BOEING 747/ANTONOV-124, similar ou inferior, inclusive cargueiros, podendo ser utilizadas aeronaves arrendadas, sem tripulação, desde que em operação nas rotas especificadas acima.

e) Cada empresa aérea apresentará seus horários para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos 45 (quarenta e cinto) dias antes da data proposta para sua entrada em vigor, devendo tais horários estarem em conformidade com os termos deste Acordo.

f) Os vôos extra-section estão sujeitos a solicitação antecipada por parte da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s). Tal solicitação deverá ser submetida pelo menos 48 (quarenta e oito) horas antes de sua partida, exceto nos feriados e fins de semana.

g) A(s) empresa(s) designada(s) do Brasil terá(ão) o direito de operar serviços para pontos na Ásia, na rota transiberiana, sujeito a um acordo em separado entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Russian Federation hereinafter referred to as "Contracting Parties";

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Brazil the Ministry of Aeronautics and in the case of the Russian Federation the Ministry of Transport represented by the Department of Air Transport or in both cases, any person or body authorized to perform any function presently exercised by the above-mentioned authorities;

(b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(c) the term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(d) the terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(f) the term "designated airline" means an airline or airlines which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(g) the term "specified route" means one of the routes specified in the Annex to this Agreement;

(h) the term "tariff" means one or more of the following:

(i) the fare charged by any airline for the carriage of passengers and their baggage on air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on air services;

(iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

(iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or airwaybills completed by that agent for carriage on air services;

(i) the term "territory" in relation to a State means land areas, territorial and internal waters and air space above them under the sovereignty of that State;

(j) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on a specified routes.

While operating an agreed services on a specified routes the designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in the said territory for nontraffic purposes;

(c) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

(d) the right to embark and disembark in the territories of third countries at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline or airlines to operate the agreed services.

(2) On receipt of such notification each Contracting Party shall without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorization subject to the provisions of this Article.

(3) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating it or its nationals or in both.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Revocation or Suspension of Authorization

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

(b) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the its nationals or in both; and

(c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, imigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

(3) In the application to the designated airline of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article, a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline.

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 7

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agree that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 8

Exemption of Duties and Taxes

(1) Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, inspection fees and other similar national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airwaybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline, and other equipment related to the activities of the designated airlines's representations (communications, video and audio for publicity, reservation, accounting, security, automobiles and it's spare parts).

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated and/or sold in the territory of the said Contracting Party.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 9

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall at the utmost be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and taxes, customs duties included.

ARTICLE 10

Operation of Agreed Services

(1) There shall have fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party, so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the territory of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of local and regional air services; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be jointly determined by the aeronautical authorities.

ARTICLE 11

Tariffs

(1) The tariffs for carriage on agreed service between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating on all or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties. Unless otherwise determined in the application of paragraph (4) of this Article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall concede such tariffs without undue delay. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariff introduction.

(4) If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or, if during the period applicable in accordance with paragraph (3) of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between

themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held with Article 15 of this Agreement.

(5) If the aeronautical authorities can not agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4) of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

(6) (a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provisions of paragraph (4) of Article 18 of this Agreement.

(b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 18 of this Agreement.

(7) If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff can not be established in accordance with the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, the procedures as set out in paragraphs (4) and (5) of this Article shall apply.

(8) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that

(a) The tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

(b) No airline rebates portion of such tariffs by any means.

ARTICLE 12

Commercial Activities

(1) The designated airline of one Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services. The number of the above mentioned personnel shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall consist preferably of nationals of the Contracting Party.

(2) In particular, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents in accordance with the national laws and regulations of each Contracting Party. As soon as the Russian Federation implements the convertibility of the country's currency the designated airline(s) of Brazilian Party shall have the right to sell air transportation documents in this country's currency.

ARTICLE 13

Conversion and Remittance of Revenues

(1) The airline(s) of one Contracting Party shall have the right to convert and remit to its country, on its demand, local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 14

User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airline's representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 15

Consultations

(1) In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other periodically with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement or to discussing on any problem related thereto.

(2) Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 16

Amendments

(1) Any amendment or modifications of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect on the date to be determined in an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

(2) Any amendment or modifications of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 17

Multilateral Convention

If a general multilateral air convention come into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 18

Settlements of Disputes

Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement the dispute shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 19

Termination

Either Contracting Party may at any time after the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

Registration in ICAO

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Annex

ROUTE SCHEDULE

1. Routes which shall be operated by the designated airline of BRAZIL in both directions:

POINTS IN BRAZIL	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN RUSSIA	POINTS BEYOND
any points	three (3) points in Europe	Moscow, St. Petersburg and two (2) more points to be named later	four (4) points in Asia

2. Routes which shall be operated by the designated airline of the Russian Federation in both directions:

POINTS IN RUSSIA	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN BRAZIL	POINTS BEYOND
any points	three (3) points in the Midle East or/and in Africa.	Rio De Janeiro, San Paulo, Porto Alegre, Salvador	points in Argentina, Chili, Peru, Uruguay.

Notes:

(a) Each designated airline may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve them in any order provided that the agreed services on these routes begin at points in their respective Countries.

The designated airline of one Contracting Party shall have the right to operate flights between the two countries through any

other intermediate points in a reasonable direct route, but without traffic rights between these intermediate points and agreed points in the territory of the other Contracting Party.

(b) With regard to the routes specified above the designated airlines of both Contracting Parties shall enjoy full traffic rights on all sectors of these routes.

(c) The designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to commence services initially with two (2) frequencies per week. A third frequency per week can be operated according to the traffic demand between both countries.

(d) The designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to utilize subsonic aircraft of the type similar to Boing-747/Antonov-124 or inferior aircraft, including freighters, as well as dry leased aircraft, when operating flights along the routes specified above.

(e) Each airline will file schedules for approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days in advance of the proposed effective date, provided they conform with the terms of this Agreement.

(f) extra section flights are subject to preliminary application of the designated airline; this application to be submitted at least forty eight (48) hours before departure, except weekends and holydays.

(g) The designated airline of Brazil shall have the right to operate services to points in Asia along the Transsibirian route subject to a separate agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

ARTICLE 21

Entry into Force

The competent authorities of Federative Republic of Brazil and the Russian Federation will permit operations in accordance with the terms of this Agreement upon signature. This Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Moscow this 22nd day of January, 1993 in three languages, Russian, Portuguese and English each of which shall be of equal authenticity. in case a different interpretation should arise, the English text shall prevail.

For the Government of the
Federative Republic of Brazil
Sebastião do Rego Barros

For the Government
of the Russian Federation
Vitali Borisovitch

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Федеративной Республики Бразилия и Правительством Российской Федерации о воздушном сообщении

Правительство Федеративной Республики Бразилия и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами",

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая содействовать развитию международной гражданской авиации,

желая заключить Соглашение в целях установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Для целей настоящего Соглашения, если из контекста не следует иного толкования,

a) термин "авиационные власти" означает в отношении Бразилии - Министерство аэронавтики и в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время вышеуказанными властями,

b) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение, его Приложение и любые поправки к Соглашению или Приложению,

c) термин "договорные линии" означает воздушные линии, проходящие по установленным маршрутам для перевозки пассажиров, груза и почты раздельно или в смешанных перевозках,

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

e) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции и любую поправку к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, принятые согласно статьям 90 и 94 Конвенции, по мере вступления в силу этих Приложений и поправок для обеих Договаривающихся Сторон;

f) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие или авиапредприятия, назначенные и уполномоченные в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

g) термин "установленный маршрут" означает один из маршрутов, указанных в Приложении к настоящему Соглашению,

h) термин "тариф" может трактоваться, в той или иной мере следующим образом:

(i) ставка, взимаемая авиапредприятием за перевозку на воздушных линиях пассажиров их багажа, а также ставки и условия их применения при других дополнительных услугах;

(ii) ставка, взимаемая авиапредприятием за перевозку на воздушных линиях грузов (за исключением перевозки почты);

(iii) условия, определяющие наличие и применение любых тарифов и ставок, включая предоставляемые льготы;

(iv) размер комиссионных, выплачиваемых авиапредприятием агенту за продажу билетов или оформление грузовых накладных для осуществления авиаперевозок;

i) термин "территория " в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

j) термин "сборы с пользователей" означает ставки, которые взимаются с авиапредприятий за аэропортовые услуги, за аэронавигационное обслуживание и обслуживание в целях авиационной безопасности.

Статья 2

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам.

При эксплуатации договорной линии по установленным маршрутам назначенное авиапредприятие(я) каждой Договаривающейся Стороны будет пользоваться следующим:

a) правом совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

b) правом совершать посадки на указанной территории с некоммерческими целями;

c) правом брать на борт и высаживать на указанной территории в пунктах на установленных маршрутах, пассажиров, багаж и почту в смешанных или раздельных перевозках, которые направляются либо в пункты на территорию другой Договаривающейся Стороны, либо оттуда.

d) правом брать на борт и высаживать на территориях третьих стран в пунктах на установленных маршрутах пассажиров, багаж, груз и почту в смешанных или раздельных перевозках, которые направляются либо в пункты на территорию другой Договаривающейся Стороны, либо оттуда.

2. Ни одно положение пункта 1 настоящей статьи не будет рассматриваться как предоставление назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны права принимать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

Статья 3

НАЗНАЧЕНИЕ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятие или авиапредприятия для эксплуатации договорных линий, уведомив об этом письменно по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления каждая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставит назначенному таким образом авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны разрешение на эксплуатацию в соответствии с положениями настоящей Статьи.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких

условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, если она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам, или и тем и другим одновременно.

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

5. После назначения авиапредприятия и получения им разрешения оно может приступить к эксплуатации договорных авиалиний в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Статья 4

ОТМЕНА ИЛИ ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны имеют право аннулировать или приостановить действие разрешения на использование прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения , предоставленных назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые они сочтут необходимыми при пользовании этими правами:

a) если авиапредприятие не соблюдает законов и правил, установленных Договаривающейся Стороной, предоставившей эти права;

b) если авиапредприятие не сможет доказать, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам, или им совместно;

c) в случае, если авиапредприятие каким либо иным образом не соблюдает условий, предписанных настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между Договаривающимися Сторонами.

Статья 5

ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ И ПРАВИЛ

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие и отправление с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, применяемые ко всем воздушным судам независимо от их национальной принадлежности, будут применяться к воздушным судам авиапредприя(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их прибытия, отправления или нахождения на территории первой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие и отправление с ее территории пассажиров, экипажей груза и почты, а также правила, определяющие порядок въезда-выезда, таможенной очистки, иммиграции, паспортный, таможенный и карантинный режим, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым воздушными судами авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной , во время их прибытия, отправления или пребывания в пределах территории первой Договаривающейся Стороны.

3. При регламентации деятельности авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, в соответствии с законами и правилами, о которых говорится в настоящей статье, ни одна из Договаривающихся Сторон не может предоставлять своему предприятию более благоприятные условия.

Статья 6

ПРИЗНАНИЕ СЕРТИФИКАТОВ И СВИДЕТЕЛЬСТВ

Сертификаты летной годности, квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные или признанные одной Договаривающейся Стороной и действительные в настоящее время, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, при условии, что указанные сертификаты или свидетельства выданы или подтверждены в полном соответствии с нормами Конвенции. Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, оставляет за собой право при полетах над своей территорией не признавать квалификационные документы и свидетельства, выданные ее гражданам другой Договаривающейся Стороной.

Статья 7

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 действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.

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

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

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории 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 любую 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 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 соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 8

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ПОШЛИН И СБОРОВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона освобождает на взаимной основе назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны с учетом национального законодательства об ограничениях на импорт от таможенных пошлин, налогов, инспекционных сборов и других подобных национальных налогов и сборов воздушные суда, запасы топлива и смазочных материалов, запасные части, включая двигатели, табельное имущество, бортовые запасы, включая напитки, табачные изделия и другие продукты питания, предназначенные для продажи пассажирам во время полета, в пределах установленного лимита, и другие предметы, предназначенные для использования при предоставлении услуги обслуживания, а также бланки билетов, авианакладные и другие фирменные бланки и рекламный материал, распространяемый бесплатно назначенным авиапредприятием , а также оборудование, необходимое для нормальной деятельности предстаительства назначенного авиапредприятия (средства связи, видео и аудио технику для информации, бронирования, отчетности, безопасности, а также автомобили и запасные засти к ним).

2. Льготы, предусмотренные настоящей статьей, предоставляются в отношении объектов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, в следующих случаях:

a) при ввозе на территорию одной из Договаривающихся Сторон назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

b) находящиеся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны в период пребывания на территории другой Договаривающейся Стороны от прибытия до отправления.

c) взятые на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны во время пребывания на территории другой Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования во время полета по договорным линиям; независимо от того, будут ли указанные материалы использованы или

израсходованы полностью или частично на территории Договаривающейся Стороны, предоставившей льготы, эти материалы не могут передаваться или отчуждаться на территории этой Договаривающейся Стороны.

3. Табельное бортовое имущество, материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно и не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

Статья 9
ПРЯМОЙ ТРАНЗИТ

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие территорию аэропорта, отведенную для этих целей, будут проходить лишь упрощенный контроль. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от уплаты сборов и пошлин, включая таможенные.

Статья 10
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ДОГОВОРНЫХ ЛИНИЙ

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

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего, которое эксплуатирует 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 авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями Договаривающихся Сторон, назначившим авиапредприятия; осуществляемые перевозки пассажиров и грузов, включая почту, между пунктами на установленных маршрутах и пунктами на территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

a) потребностей в перевозках с и на территорию Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;

b) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом местных и региональных линий; и

c) потребностей в транзитных перевозках.

4. Емкость, предлагаемая на установленных маршрутах, должна согласовываться между авиационными властями.

Статья 11

ТАРИФЫ

1. Тарифы на перевозку по договорной линии между территориями Договаривающихся Сторон должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая интересы пользователей, эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии , тарифы других авиапредприятий, эксплуатирующих этот маршрут или его часть.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, по воз-

можности, должны согласовываться между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон. За исключением случая, предусмотренного пунктом 4 настоящей статьи, когда назначенное авиапредприятие несет ответственность за обоснование применяемости установленных тарифов только перед своими авиационными властями.

3. Согласованные таким образом тарифы должны быть представлены на утверждение авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее чем за 60 дней до даты их введения. В отдельных случаях этот срок может быть сокращен по договоренности между упомянутыми авиационными властями. По получении представленных тарифов, авиационные власти должны без промедления их рассмотреть. Ни один тариф не может иметь действие, если он не согласован между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут заявить авиационным властям другой Договаривающейся Стороны об отсрочке введения предложенного тарифа.

4. Если тариф не может быть установлен в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, либо, если в течение времени, предусмотренного пунктом 3 настоящей статьи, будет заявлено о несогласии с предложенным тарифом авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой. Консультации между авиационными властями будут проводиться в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения.

5. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, предетавленного им в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям статьи 18 настоящего Соглашения.

6. (а) Ни один тариф не должен войти в силу, если авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны не согласятся с ним и противоречие не будет разрешено в соответствии с положениями статьи 18 настоящего Соглашения.

(b) Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи будут оставаться в силе до принятия новых тарифов, установленных согласно положениям настоящей статьи или статьи 18 настоящего Соглашения.

7. Если авиационные власти одной Договаривающейся Стороны не согласны с установленным тарифом, они должны известить авиационные власти другой Договаривающейся Стороны, и назначенные авиапредприятия попытаются еще раз согласовать тариф между собой. Если в течение 90 дней со дня извещения новый тариф не будет установлен в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, необходимо применить пункты 4 и 5 настоящей статьи.

8. Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны стремиться к тому, чтобы

(a) применяемые тарифы соответствовали тарифам, утвержденным авиационными властями, и

(b) ни одно авиапредприятие не применяло каких-либо скидок к этим тарифам.

Статья 12

КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

1. Назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны может в соответствии с законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, определяющими порядок въезда, нахождения и трудоустройства, доставлять и содержать на территории другой Договаривающейся Стороны обслуживающий, коммерческий, технический и другой персонал, необходимый для эксплуатации договорных линий. Численность такого персонала должна согласовываться между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон и состоять из граждан Договаривающихся Сторон.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право осуществлять продажу авиаперевозок на ее территории непосредственно или по его усмотрению через агентов в соответствии с национальными законами и правилами каждой Договаривающейся Стороны. Как только Российская Федерация установит конвертиру-

емость своей валюты назначенное авиапредприятие(я) Бразилии имеет право осуществлять продажу перевозочных документов за эту валюту.

Статья 13

ОБМЕН И ПЕРЕВОД ДОХОДОВ

1. Авиапредприятию(ям) любой Договаривающейся Стороны предоставляется право обмена и перевода в свою страну полученных доходов, оставшихся после произведенных расходов на месте.

2. Обмен и перевод таких доходов будет осуществляться без ограничений в соответствии с обменным курсом, действующим на день перевода. Указанные доходы не будут подвергаться никакому налогообложению , за исключением взимания обычных банковских сборов , установленных при подобных операциях.

Статья 14

СБОРЫ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

1. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет взимать и не допустит, чтобы другие взимали с назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны сборы за услуги выше, чем с ее собственных авиапредприятий, обеспечивающих аналогичное международное авиасообщение.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет содействовать проведению консультаций относительно сборов за услуги между компетентными властями и авиапредприятиями, которые пользуются услугами и предоставляемыми льготами, при посредничестве организаций, представляющих авиапредприятия. Предложения по изменению размеров сборов с пользователей должны быть сообщены этим пользователям заранее с тем, чтобы дать им возможность выразить свое мнение заранее до введения изменений. Каждая из Договаривающихся Сторон будет содействовать тому, чтобы компетентные власти и пользователи регулярно обменивались информацией относительно сборов.

Статья 15
КОНСУЛЬТАЦИИ

1. В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся Сторон будут проводить совместные консультации в целях обеспечения выполнения и удовлетворительного соблюдения положений настоящего Соглашения или любых касающихся его вопросов.

2. Такие консультации должны начаться в течение периода шестидесяти (60) дней с даты получения запроса, если Договаривающиеся Стороны не договорятся об ином.

Статья 16
ИЗМЕНЕНИЯ

1. Любая поправка или изменения к настоящему Соглашению, согласованные между Договаривающимися Сторонами, вступят в силу с даты обмена дипломатическими нотами, извещающими о выполнении обеими Договаривающимися Сторонами внутренних процедур, необходимых для их одобрения.

2. Любая поправка или изменения Приложения к настоящему Соглашению должны согласовываться между авиационными властями и будут применяться после соответствующего обмена дипломатическими нотами.

Статья 17
МНОГОСТОРОННЯЯ КОНВЕНЦИЯ

Если какая-либо общая многосторонняя авиационная конвенция вступит в силу в отношении обеих Договаривающихся Сторон, положения этой конвенции будут иметь предпочтение. В соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения могут проводиться консультации о приведении настоящего Соглашения в соответствие с положениями такой многосторонней конвенции.

Статья 18

РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 19

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время после вступления в силу данного соглашения уве домить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление одновременно должно быть направлено в Международную организацию гражданской авиации. Действие Соглашения прекращается через один(1) год с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Договар ивающейся Стороной уведомление будет считаться полученным спустя четырнадцать(14) дней после получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 20

РЕГИСТРАЦИЯ В ИКАО

Настоящее Соглашение и любые поправки будут регистрироваться в Международной организации гражданской авиации.

Статья 21

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Компетентные власти Федеративной Республики Бразилии и Российской Федерации согласились с тем, что положения настоящего Соглашения могут применяться с момента его подписания. Соглашение вступает в силу с даты обмена дипломатическими нотами, уведомляющими о выполнении необходимых внутренних процедур по его одобрению каждой Договаривающейся Стороной.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве "22" января 1993г. на трех языках русском, португальском и английском, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае различий в толковании предпочтение будет иметь английский текст.

За Правительство
Федеративной Республики
Бразилии

Sebastião do Rego Barros

За Правительство
Российской Федерации

Vitali Borisovitch Efimov

Приложение

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

1. Маршруты, которые может эксплуатировать назначенное авиапредприятие Бразилии в обоих направлениях:

Пункты в Бразилии	Промежуточные пункты	Пункты в России	Пункты за пределами
любые пункты	три (3) пункта в Европе	Москва, Санкт-Петербург и два (2) дополнительных пункта, которые будут названы позднее	четыре (4) пункта в Азии

2. Маршруты, которые может эксплуатировать назначенное авиапредприятие Российской Федерации в обоих направлениях:

Пункты в России	Промежуточные пункты	Пункты в Бразилии	Пункты за пределами
любые пункты	три (3) пункта на Ближнем Востоке и/или в Африке	Рио-де-Жанейро, Сан Пауло, Порто Алегро, Сальвадор	пункты в Аргентине, Чили, Перу, Уругвае

Примечания:

(а) Каждое назначенное авиапредприятие может по своему выбору опускать любые или все пункты на вышеперечисленных маршрутах, а также использовать их в любой последовательности, при условии, что полеты по этим маршрутам начинаются в пунктах в соответствующих стран.

Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны, может выполнять полеты между двумя странами через любые промежуточные пункты по разумно прямому маршруту, но без коммерческих прав между этими промежуточными пунктами и согласованными пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.

(b) На вышеуказанных маршрутах назначенные авиапредприятия обоих Договаривающихся Сторон имеют полные коммерческие права на всех участках этих маршрутов.

(c) Назначенные авиапредприятия обоих Договаривающихся Сторон имеют право начать полеты первоначально с частотой два (2) парных рейса в неделю. Третий еженедельный парный рейс может выполняться в соответствии со спросом на перевозки между двумя странами.

(d) Назначенные авиапредприятия обоих стран при полетах по вышеуказанным маршрутам имеют право использовать дозвуковые самолеты типа Боинг-747/Антонов-124 или самолеты с меньшей коммерческой нагрузкой, включая грузовые и арендованные на условиях "сухой лизинг".

(e) Каждое авиапредприятие будет представлять расписание полетов для утверждения авиационными властями другой Договаривающейся Стороны, по крайней мере, за сорок пять (45) дней до предполагаемой даты начала полетов в соответствии с условиями настоящего Соглашения.

(f) Дополнительные полеты должны выполняться в соответствии с предварительными заявками назначенного авиапредприятия, которые должны быть поданы, по крайней мере, за сорок восемь (48) часов до вылета, исключая выходные дни и праздники.

(g) Назначенное авиапредприятие Бразилии будет иметь право выполнять полеты в пункты в Азии по транссибирскому маршруту в соответствии со специальным соглашением между авиационными властями двух Договаривающихся Сторон.