

**СОГЛАШЕНИЕ**  
**МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ИСЛАМСКОЙ РЕСПУБЛИКИ АФГАНИСТАН**  
**О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

Правительство Российской Федерации и Правительство Исламской Республики Афганистан, именуемые в дальнейшем Сторонами,

принимая во внимание, что Российская Федерация и Исламская Республика Афганистан являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить соглашение с целью развития воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами,

стремясь обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности в области международной гражданской авиации и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности актами или угрозами, направленными против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, что негативно сказывается на осуществлении воздушных сообщений и подрывает уверенность общества в безопасности гражданской авиации,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение, принятое в соответствии со статьей 90 Конвенции, и любую поправку к приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Исламской Республики Афганистан;

б) "авиационные власти" - в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации, в отношении Исламской Республики Афганистан - Главное управление гражданской авиации Исламской Республики Афганистан или в обоих случаях любое лицо либо организация, которые уполномочены осуществлять функции, выполняемые в настоящее время указанными министерствами;



в) "Соглашение" - настоящее Соглашение, приложения и любые поправки к нему;

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

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

е) "территория" имеет значение, указанное в отношении государств Сторон в статье 2 Конвенции;

ж) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные в статье 96 Конвенции;

з) "таблица" - таблица маршрутов для выполнения воздушных перевозок, предусмотренная Приложением к Соглашению, и любые изменения, внесенные в нее;

и) "емкость":

в отношении воздушного судна - доступная загрузка воздушного судна на определенном маршруте или части маршрута;

в отношении договорной линии - емкость воздушного судна, используемого на этой линии, умноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период времени;

к) "аэропортовые сборы и сборы за обслуживание" - сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушным судам, их экипажам и пассажирам аэропортовых и аэронавигационных средств, а также иных подобных услуг и средств;

л) "ИКАО" - Международная организация гражданской авиации.

## Статья 2

### Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам, указанным в Приложении к Соглашению. Такие воздушные линии и установленные маршруты именуются в дальнейшем договорными линиями и установленными маршрутами соответственно.



2. Авиапредприятие, назначенное каждой Стороной, при осуществлении международного воздушного сообщения по договорной линии по установленному маршруту пользуется правами:

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

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

в) совершать на территории государства другой Стороны посадки в пунктах, указанных в Приложении к Соглашению, с целью посадки или высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки груза и почты международного следования отдельно или комбинированно.

3. Авиапредприятия каждой Стороны, не назначенные в соответствии со статьей 3 Соглашения, также пользуются правами, установленными в подпунктах "а" и "б" пункта 2 настоящей статьи.

4. Ничто в пунктах 1 и 2 настоящей статьи не должно рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Стороны за вознаграждение или по найму.

5. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи осуществление полетов по договорным линиям, проходящим через зону военных действий, зону, затронутую такими действиями, или через оккупированную зону, происходит в соответствии со статьей 9 Конвенции.


### Статья 3

#### Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

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

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий одной Стороной другая Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий при условии, что:

а) назначенное авиапредприятие образовано на территории государства Стороны, назначившей его, и преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежат этой Стороне



или гражданам ее государства;

б) назначенное авиапредприятие государства одной Стороны соблюдает условия, установленные Соглашением и предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым авиационными властями государства другой Стороны в отношении эксплуатации международных воздушных линий.

3. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий в соответствии с положениями Соглашения.

## Статья 4

### Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

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

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

б) назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Стороны, предоставляющей эти права;

в) назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные 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 дальнейшего нарушения законодательства, такие права используются только после консультаций с авиационными властями государства другой Стороны. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения любой из Сторон с просьбой об их проведении.



## Статья 5

### Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. Каждая Сторона принимает во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют воздушную линию по этому же установленному маршруту или его части, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Сторон 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 таких перевозках.

Условия перевозки пассажиров, груза и почты, которые приняты (погружены) на борт или высажены (выгружены) в пунктах на установленных маршрутах на территории государства другой Стороны и в пунктах на территории третьих стран, должны соответствовать общим принципам, согласно которым емкость зависит от потребностей:

- а) в перевозках на территорию (с территории) государства Стороны, назначившей авиапредприятие;
- б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом других договорных линий, используемых авиапредприятиями государств, расположенных в этом районе;
- в) в транзитных перевозках.



## Статья 6

### Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие зону аэропорта, выделенную для этой цели, в соответствии с законами и правилами государства этой Стороны подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических и психотропных веществ.

## Статья 7

### Признание свидетельств и удостоверений

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что эти удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией.

2. Если удостоверения или свидетельства, выданные авиационными властями одной Стороны любому лицу, или назначенному авиапредприятию, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают различия с минимальными стандартами, установленными согласно Конвенции, и об этих различиях уведомлена ИКАО, другая Сторона может потребовать проведения консультаций между авиационными властями с целью уточнения данной практики. Такие консультации проводятся в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения.

3. Каждая Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Стороной.



## Статья 8

### Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие (пребывание, отправление) на его территорию воздушных судов, совершающих международные полеты, а также регламентирующее эксплуатацию либо навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Стороны.

2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие (пребывание, отправление) на его территорию пассажиров, экипажей, грузов и почты, в частности законодательство, регулирующее иммиграционный, паспортный, таможенный, валютный и санитарный режимы, применяется к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их пребывания в пределах территории государства первой Стороны. Такое законодательство должно одинаково применяться к назначенным авиапредприятиям обеих Сторон.

3. Каждая Сторона передает по просьбе другой Стороны копии законов и правил, предусмотренных настоящей статьей.


4. Ни одна из Сторон не должна отдавать предпочтения какому-либо авиапредприятию по сравнению с назначенным авиапредприятием другой Стороны, занятым в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и иных правил.

## Статья 9

### Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

1. Ни одна из Сторон не должна устанавливать и применять к назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны более высокие сборы за услуги и пользование аэропортами и аэронавигационными средствами, чем сборы, которые применяются в отношении авиапредприятий государства первой Стороны, осуществляющих аналогичные международные перевозки.

2. Сборы и другие платежи за пользование аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами



взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Стороной на территории своего государства в соответствии с Конвенцией.

## Статья 10

### Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий, применяемые на договорных линиях между территориями государств Сторон, устанавливаются на разумном уровне с учетом соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, коммерческую выгоду, обоснованную прибыль, класс обслуживания, а также с учетом тарифов, применяемых другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут, установленный согласно Приложению к Соглашению, или его часть.

2. Тарифы устанавливаются назначенными авиапредприятиями государств Сторон самостоятельно либо согласовываются между назначенными авиапредприятиями государств Сторон после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь установленный маршрут договорной линии или его часть.

3. Авиационные власти государства любой из Сторон могут потребовать представления тарифов на рассмотрение в установленной этими властями форме, которые должны быть представлены не менее чем за 30 дней до предполагаемой даты их введения, если по согласованию между авиационными властями этот период не будет изменен.

4. Авиационные власти государства каждой из Сторон могут потребовать представления тарифа на утверждение в следующих случаях:

- а) предотвращение установления тарифов на дискриминационной основе;
- б) защита потребителей от тарифов, необоснованно высоких или ограничительных ввиду злоупотреблений, связанных с господствующим положением;
- в) защита авиапредприятий от тарифов, искусственно заниженных благодаря прямым или косвенным государственным субсидиям;
- г) защита авиапредприятий от применения заниженных тарифов вследствие недобросовестной конкуренции.

5. Тарифы, установленные в соответствии с настоящей статьей, за исключением специальных тарифов, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

6. В случае если авиационные власти государства одной Стороны не согласны с размером тарифа, предложенного или применяемого назначенным





авиапредприятием государства другой Стороны, авиационные власти могут запросить проведение консультаций. В любом случае авиационные власти государств Сторон не должны принимать действия в одностороннем порядке в целях предотвращения начала применения или продления применения тарифа назначенным авиапредприятием государства другой Стороны.

## Статья 11

### Предоставление статистических данных

1. Авиационные власти государства одной Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Стороны по их запросу информацию, касающуюся перевозок по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на территорию и с территории государства другой Стороны, которая обычно предоставляется назначенными авиапредприятиями авиационным властям своих государств. Такая информация содержит сведения об объемах перевозок, распределении загрузки, а также о пунктах отправления и назначения.

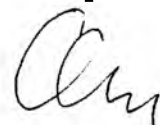
2. Любая дополнительная информация, касающаяся перевозок, которую авиационные власти государства одной Стороны могут запросить у авиационных властей государства другой Стороны, является предметом взаимного обсуждения и согласования авиационных властей государств Сторон.

## Статья 12

### Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатационной деятельности назначенных авиапредприятий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса.

2. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает требования и стандарты безопасности полетов в этих областях, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона



уведомляется о выводах и мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия указанным минимальным стандартам, и эта другая Сторона принимает соответствующие корректирующие действия.

3. Любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой Стороны. Целью такого досмотра является проверка действительности документации воздушного судна, удостоверений о квалификации и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, при условии, что такой досмотр не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна.

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

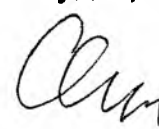
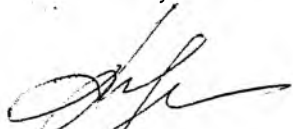
5. Указанные меры, принятые одной из Сторон, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

6. Если применительно к пункту 2 настоящей статьи установлено, что одна Сторона продолжает не соблюдать стандарты, установленные в соответствии с Конвенцией, по истечении согласованного периода времени об этом уведомляется Генеральный секретарь ИКАО. Генеральный секретарь ИКАО также уведомляется о последующем удовлетворительном решении проблемы.

## Статья 13

### 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 и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть 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, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации от 23 сентября 1971 г., подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., а также любых других международных договоров в области авиационной безопасности, участниками которых являются государства обеих Сторон.

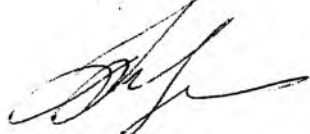
2. Стороны на основании просьбы оказывают всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой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

3. Стороны взаимодействуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными в приложениях к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к государствам Сторон. Стороны требуют, чтобы авиапредприятия, зарегистрированные в их государствах, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, 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 авиапредприятий соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности. 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 любую просьбу другой Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. В случае если имеет место незаконный захват гражданских воздушных судов или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов либо аэронавигационных средств, или угроза такого акта, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других необходимых мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого акта или его угрозы.

6. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая



Сторона не выполняет положений настоящей статьи, то она может направить запрос о проведении консультаций. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса об их проведении. Недостижение согласия в течение 30 дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений на эксплуатацию договорной линии, предоставленных авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным государством другой Стороны. Если это продиктовано крайней необходимостью или тем, чтобы не допустить дальнейшего несоблюдения положений настоящей статьи, первая Сторона может в любое время принять временные меры.

## Статья 14

### Освобождение от таможенных платежей

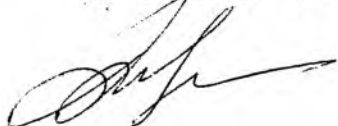
1. Каждая Сторона на основе взаимности в соответствии с законодательством своего государства освобождает назначенное авиапредприятие другой Стороны от обложения таможенными пошлинами, акцизными налогами, досмотровыми сборами и прочими государственными сборами и пошлинами, за исключением сборов, указанных в пункте 5 настоящей статьи, на топливо, смазочные материалы, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, табельное имущество, бортовые запасы и прочие предметы, предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией и обслуживанием воздушных судов назначенного авиапредприятия такой другой Стороны, эксплуатирующего договорные линии.

2. Освобождения, предоставляемые в соответствии с настоящей статьей, применяются к упоминаемым в пункте 1 предметам:

а) ввозимым на территорию государства одной Стороны назначенным авиапредприятием государства другой Стороны или от имени этого авиапредприятия; или

б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия государства одной Стороны по прибытии на территорию государства другой Стороны или при убытии с этой территории; или

в) принимаемым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия государства одной Стороны на территории государства другой Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий, независимо от того, используются или расходуются полностью в пределах



территории государства Стороны, предоставляющей освобождение, при условии, что на территории государства этой Стороны не происходит смена права собственности на такие предметы.

3. Предметы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с согласия таможенных органов государства другой Стороны. В этом случае они будут находиться под таможенным контролем указанных органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой Стороны.

4. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и сборами.

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

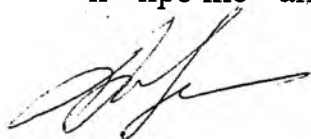
## Статья 15

### Представительства назначенного авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны на основе взаимности имеют право в соответствии с законодательством государства другой Стороны, регулирующим въезд, пребывание и трудовые отношения, открывать на территории государства другой Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом, а также другими специалистами, необходимыми для эксплуатации договорных линий.

2. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия (авиапредприятий) государства одной Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории государства другой Стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг другим авиапредприятиям, выданное в соответствии с законодательством государства Стороны.

3. Персонал соблюдает законодательство государства другой Стороны и в соответствии с указанным законодательством каждая Сторона на основе взаимности предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы персоналу, упомянутому в пункте 1



настоящей статьи, и обе Стороны упрощают и облегчают условия выдачи разрешений на работу персоналу, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего 90 дней.

4. Каждая Сторона предоставляет авиапредприятиям государства другой Стороны право продажи услуг по международным авиаперевозкам и осуществления рекламной деятельности на своей территории (напрямую или через агентов, или других посредников, выбранных авиапредприятием).

5. Каждое авиапредприятие имеет право продавать услуги по международным авиаперевозкам в валюте государства пребывания.

## Статья 16

### Перевод доходов

1. Каждая Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию государства другой Стороны право свободно переводить в любую свободно конвертируемую валюту доходы, полученные от продажи услуг по международным авиаперевозкам и осуществления рекламной деятельности, сумма которых превышает расходы, и направлять ее на территорию другого государства по усмотрению авиапредприятия. Такой перевод и перечисление разрешается осуществлять по официальному обменному курсу, который применяется в день поступления требования о переводе и перечислении в соответствии с законодательством, действующим в государстве данной Стороны.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают вопросы налогообложения доходов, которые являются предметом отдельного соглашения между Сторонами.



## Статья 17

### Охрана окружающей среды

Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Стороны соглашаются в отношении полетов между территориями их государств соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, содержащиеся в приложении 16 к Конвенции, действующую политику и инструктивный материал ИКАО по охране окружающей среды и воздерживаться от односторонних действий при применении рыночных мер в отношении сокращения выбросов парниковых газов.

## Статья 18

### Консультации

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

2. Авиационные власти государства любой из Сторон могут предложить проведение консультаций, которые могут быть проведены путем прямых переговоров или переписки. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об изменении указанного срока.

## Статья 19

### Изменение Соглашения

1. Если любая из Сторон сочтет целесообразным внести изменения в Соглашение, она может предложить проведение консультаций между авиационными властями государств Сторон. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса, если только авиационные власти государств Сторон не договорятся об изменении этого срока. Изменения, внесенные в Соглашение, вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления таких изменений в силу.



2. Изменения в Приложение к Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Сторон.

## Статья 20

### Соответствие многосторонним соглашениям

В случае заключения каких-либо многосторонних конвенций или соглашений о воздушном сообщении Соглашение может быть изменено в целях обеспечения его соответствия положениям таких конвенций или соглашений после проведения консультаций в соответствии со статьей 18 Соглашения.

## Статья 21

### Разрешение споров

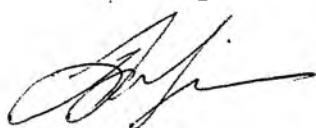
1. При возникновении любого спора между Сторонами в связи с толкованием или применением Соглашения Стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Сторон.

2. В случае если авиационные власти государств Сторон не придут к согласию, спор должен быть решен по дипломатическим каналам.

3. В случае если Стороны не придут к согласию в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, любая из Сторон передает спор на рассмотрение арбитража (далее - арбитраж), состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Сторон, а третий - третейский судья назначается двумя назначенными Сторонами арбитрами.

4. В случае если спор направлен на рассмотрение в арбитраж, каждая Сторона должна назначить арбитра в течение 60 дней с даты получения извещения о направлении спора на рассмотрение в арбитраж, третейский судья назначается в течение последующих 60 дней.

В случае если какой-либо из Сторон в установленный срок не удастся назначить арбитра или если третейский судья не будет назначен в установленный срок, любая из Сторон может обратиться к президенту Совета ИКАО с просьбой о назначении арбитра или третейского судьи в зависимости от обстоятельств. Третейский судья не должен быть гражданином государства ни одной из Сторон и должен быть гражданином государства, которое на момент назначения имеет дипломатические отношения с государством каждой из Сторон.





5. В случае если президент Совета ИКАО является гражданином государства одной из Сторон, необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета ИКАО, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

Если вице-президент Совета ИКАО также является гражданином государства одной из Сторон, назначение должно быть произведено старейшим членом Совета ИКАО, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

6. Процедуры и место проведения арбитража определяются арбитрами.

7. Решения арбитража являются обязательным для каждой из Сторон.

8. Расходы по участию членов арбитража, назначенных Сторонами, и на их участие в арбитраже несут Стороны, назначившие членов арбитража. Расходы на третейского судью и другие общие расходы распределяются поровну. Любые расходы, произведенные Советом ИКАО в связи с назначением третейского судьи и (или) арбитра, назначенного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, должны быть частью расходов на проведение арбитража.

## Статья 22

### Прекращение действия Соглашения

1. Любая Сторона может в любое время по дипломатическим каналам уведомить другую Сторону о своем решении прекратить действие Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в ИКАО.

2. В таком случае Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения другой Стороной уведомления о прекращении действия Соглашения, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию Сторон до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения получения такого уведомления другой Стороной оно считается полученным через 14 дней с даты получения уведомления ИКАО.

## Статья 23

### Регистрация Соглашения

Соглашение и любые поправки к нему подлежат регистрации в ИКАО.



## Статья 24

### Вступление в силу

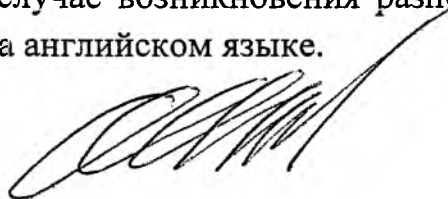
Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

С даты вступления в силу Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Исламской Республикой Афганистан прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Королевским Правительством Афганистана о воздушном сообщении от 24 марта 1956 г.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими правительствами, подписали Соглашение.

Совершено в г. КАБУЛА "9" сентября 2013 г. в двух экземплярах, каждый на русском, дари и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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



За Правительство  
Российской Федерации



За Правительство Исламской  
Республики Афганистан

Приложение  
к Соглашению  
между Правительством  
Российской Федерации  
и Правительством Исламской  
Республики Афганистан  
о воздушном сообщении

**ТАБЛИЦА УСТАНОВЛЕННЫХ МАРШРУТОВ**

1. Авиапредприятия, назначенные Российской Федерацией, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты Российской Федерации	в пункты в третьих странах	Кабул и другие пункты в Исламской Республике Афганистан <*>	пункты в третьих странах

<\*> Другие пункты подлежат согласованию между авиационными властями государств Сторон.

2. Авиапредприятия, назначенные Исламской Республикой Афганистан, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты Исламской Республики Афганистан	в пункты в третьих странах	Москва и другие пункты в Российской Федерации <*>	пункты в третьих странах

<\*> Другие пункты подлежат согласованию между авиационными властями государств Сторон.



Примечания:

1. Настоящая Таблица установленных маршрутов предусматривает право выполнения полетов только по третьей и четвертой свободам воздуха. Промежуточные пункты и пункты за пределами территории государств Сторон, подлежат согласованию между авиационными властями Сторон.

2. Промежуточные пункты и пункты за пределами, которые могут быть согласованы в будущем могут быть опущены назначенными авиапредприятиями Сторон по своему усмотрению, при условии, что договорные линии по этому маршруту начинаются и прекращаются на территории государства этой Стороны.

3. Право назначенного авиапредприятия одной Стороны для выполнения перевозки пассажиров, грузов и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами на территории третьих стран (право выполнения пятой свободы воздуха) должны подлежать согласованию между авиационными властями Сторон.

4. Выполнение полетов по Транссибирскому, Транполярному и Трансазиатскому маршрутам в воздушном пространстве Российской Федерации, как определено в документе ИКАО 9750, подлежит отдельному соглашению между авиационными властями Сторон.

5. Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы осуществляются по предварительной заявке назначенных и неназначенных авиапредприятий, Сторон не менее чем за 120 часов до вылета, за исключением выходных и праздничных дней. Чартерные перевозки должны выполняться в соответствии с законодательством государств Сторон.

6. Для эффективного использования доступа к рынкам и реагирования на рыночные изменения Стороны договорились поощрять заключение маркетинговых соглашений назначенными авиапредприятиями Сторон, таких как "код-шеринг" для выполнения пассажирских и грузовых перевозок. Назначенные авиапредприятия Сторон будут выполнять совместные рейсы после утверждения авиационными властями обеих Сторон такого соглашения о «код-шеринге».

7. Количество частот подлежит согласованию между авиационными властями Сторон.

8. Все положения, предусмотренные выше, должны быть применены также к грузовым перевозкам.



**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION  
AND THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF AFGHANISTAN**

The Government of the Russian Federation and the Government of the Islamic Republic of Afghanistan hereinafter called in this Agreement as Parties;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of developing scheduled air services between and beyond their respective territories;

In order to ensure maximum safety and security of international civil aviation, and reiterating its deep concern at acts or threats against the security of aircrafts, which jeopardize the lives of people and property, which has a negative impact on the implementation of air services, and undermine public confidence in safety and security of Civil Aviation;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

**DEFINITIONS**

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

- a). 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 Annex or Convention under Articles 90 and 94 hereof insofar as those Annexes and amendments have become effective for the Russian Federation and the Islamic Republic of Afghanistan;
- b). the term "Aeronautical Authorities" means, in case of the Government of the Russian Federation – the Ministry of Transport of the Russian Federation and in case of the Government of the Islamic Republic of Afghanistan – the Independent Civil Aviation Authority of the Islamic Republic of Afghanistan or in both cases



any person or body authorized to perform functions at present exercised by the said Board;

c). the term "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;

d). the term "Designated Airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

e). the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

f). the term "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

g). the term "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

h). the term "Specified Routes" means the routes established or to be established in the Annex and any modifications of the Annex;

i). the term "Capacity" means in relation to :  
"an aircraft" – the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

"an agreed service" – the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route;

j). the term "Facilities and airport charges" means charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities including related services and facilities;

k). the term "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.



## ARTICLE 2

### TRAFFIC RIGHTS

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international agreed services on the specified route (hereinafter referred to as "the agreed services" and "the specified routes" respectively).
2. The designated airlines of each Party shall enjoy the following rights:
  - a). to fly without landing across the territory of the State of the other Party;
  - b). to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - c). to make stops in the said territory at points specified in the Annex to this Agreement, for the purpose of taking on or putting down international traffic, such as passengers, cargo and mail, separately or combined.
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 1) and 2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the privilege of taking up in the territory of the State of the other Party, passengers, cargo or mail carried with or without remuneration or hire and destined for another point in the territory of the State of the Party.
5. Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the operation of the agreed services in areas of hostilities or military occupation, or in areas affected thereby, shall be carried in accordance with Article 9 of the Convention.

## ARTICLE 3

### DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. Each Party shall have the right to designate in writing to other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed service on the specified routes.
2. On receipt of such a designation, the other Party shall without delay grant to the designated airlines the appropriate operating authorizations, subject to the provision of the following:
  - a). the designated airlines are established in the State of the Party designating the airlines, substantial ownership and effective control of that designated airlines are vested in such Party or citizens of its State;



- b). the designated airlines operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement and fulfill the conditions prescribed under the legislation normally and reasonably applied by the Aeronautical Authorities of each Party to the operation of international air services.
3. When a designated airline has been so authorized, it may begin to operate the agreed services in accordance with the provisions of the present Agreement.

## ARTICLE 4

### REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Party shall have the right to revoke the operating authorization or to suspend the exercise of the right specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, in the following cases:

- a) in the case it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airlines are vested in the Party designating the airlines or citizens of such Party;
- b) in the case of failure by that designated airlines to comply with the legislation of the State of the Party granting these rights;
- c) in the case the designated airlines otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of legislation, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authorities of the other Party. In such a case consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request made by either Party for consultations.





## ARTICLE 5

### PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airlines of each Party shall, in all respect, enjoy fair and equal operating conditions for providing the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Party so as not to affect the services which the latter provides on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall be related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the State of the Party designating the airline and the territory of the State of the other Party. Conditions of the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States and at points in the territories of third countries shall be provided in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - a). Traffic requirements to and from the territory of the State of the Party, which has designated the airline;
  - b). Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
  - c). The requirements of through airline operation.

## ARTICLE 6

### DIRECT TRANSIT TRAFFIC

Subject to legislation of the State of each Party passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of the State of one Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against acts of unlawful interference, as well as transportation of narcotics and psychotropic substances, only be subject to a simplified control.



## ARTICLE 7

### AUTHORIZATION OF LICENSES AND CERTIFICATES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Party are still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid in conformity to the standards established under the Convention.
2. If the certificates and licenses issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or to the designated airline or an aircraft used in operation of the agreed services, allow differences with the minimum standards of the Convention, and ICAO is notified of such differences, the other Party may request consultation between the aeronautical authorities to clarify the practice. Such consultations shall be held in accordance with Article 18 of this Agreement.
3. Each Party reserves the right to refuse to recognize for flights above the territory of its State certificates of competency and licenses granted to its own citizen by the other Party.

## ARTICLE 8

### APPLICABILITY OF THE LEGISLATION

1. The legislation of the State of the one Party relating to the admission to, sojourn in or departure from the territory of its State 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 designated by the other Party.
2. The legislation of the State of the one Party governing entry into, stay in and departure from the territory of its State passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory. Such legislation shall be equally applied to the designated airlines of the both Parties.
3. Each Party shall, upon request, supply to the other Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.



4. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the State of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

## ARTICLE 9

### FACILITIES AND AIRPORT CHARGES

1. Neither Party shall set and apply to the designated airlines of the other Party higher fees for services and use of airports and air navigation facilities, than the ones that apply to airlines of the first Party that provide similar international air services.
2. Fees and other charges for the use of airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be collected in accordance with the rates and tariffs established by each Party on the territory of its State, in accordance with the Convention.

## ARTICLE 10

### TARIFFS

1. The tariffs applicable between the territories of the two Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the cost of operation, the interest of users, reasonable profit, class of service and the tariffs of other airlines operating over whole or part of the specified routes.
2. The tariffs should be developed by the designated airlines individually or, at the opinion of the airlines, through coordination with each other or with other airlines providing services on the whole or part of the same route.
3. The aeronautical authorities of either Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least thirty 30 days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made on a shortest notice.
4. Where it is proposed that the Aeronautical Authorities of one or either of the Parties proposed to intervene in a tariff that has been filed, the primary objectives of such intervention shall be:
  - a). prevention of unreasonably discriminatory tariffs;



- b). protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;
- c). protection of airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect government subsidy;
- d). protection of airlines from prices that are low, where evidence exist as to an intent of eliminating competition.

5. Except for tariffs with a specific period of validity, a tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until the new tariffs has been established.

6. If the aeronautical authorities do not agree on any tariffs submitted to them under the provisions of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement. In any event, the aeronautical authorities of a Party shall not take unilateral actions to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Party.

## ARTICLE 11

### SUPPLY OF STATISTICS

1. The aeronautical authorities of one Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Party, at their request, such information relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the State of the other Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to its national Aeronautical Authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic.

2. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Party shall upon request be subject of mutual discussion and agreement between the two Parties.



## ARTICLE 12

### AVIATION SAFETY

1. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to air navigation facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall begin within thirty (30) days from the date of the request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform to these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.
3. Any aircraft operated by or on behalf of a designated airline of each Party, while being on the territory of State of the other Party, may be subject to a search by the authorized representatives of that Party. The purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft meet the standards of the Convention provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.
4. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Party.
5. Such actions mentioned above by one Party shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.
6. If, referring to paragraph 2 of this Article, it is ascertained that one party continues not to comply with the standards set by the Convention, by the end of the agreed period ICAO Secretary General is notified of the issue. ICAO Secretary General is also notified of further satisfactory solution.



## ARTICLE 13

### AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other international compact on civil aviation security, which both Parties are members of.
2. The Parties shall provide upon request all practicable aid 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 Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the 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 Party may require that operators of aircraft to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph (3) of this Article. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within the territory of its State to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Party shall give positive consideration to any request from the other 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, crew, airports and air



navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures to terminate such incident or threat as rapidly and safely to the extent practicable under the circumstances.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authority of either Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the other Party. Such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request. Failure to reach an agreement within 30 days after the start of the consultation is grounds for refusal, revocation, suspension or setting conditions for the authorization to operate the agreed services by the airline designated by the other Party. If this is due to the extreme necessity or in order to prevent further non-compliance with the provisions of this article, the first Party may take interim action at any time.

## ARTICLE 14

### EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND TAXES

1. Each Party shall, on the basis of reciprocity and in accordance with its legislation, exempt a designated airline of the other Party of customs duties, excise taxes, inspection fees and other fees and charges, with the exception of the charges specified in paragraph 5 of this Article, for fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts, including engines, regular equipment, aircraft stores and other items intended for or used solely in connection with the operation and maintenance of aircraft of the designated airline operating the agreed services of such other Party.

2. The exemptions shall be applied, in accordance with paragraph 1 of this Article, to the items, which are:

- a). imported into the territory of one Party by the designated airline of the other Party or in the name of the airline;
- b). on board the aircraft of the designated airline of one Party on arrival on the territory of the other Party, or departing from such territory;
- c). taken on board the aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services, regardless of whether they are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided that such items are not currently subject to changing the ownership on the territory of that Party.



3. Objects, mentioned in paragraph 1 of this Agreement, retained on board the aircraft operated by designated airlines of one Party on the agreed services, may be unloaded in the territory of the State of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that Party. In such case they shall be placed under the customs control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of the state of that Party.
4. Baggage and cargo shall, up to such time that they are on direct transit, be exempted from customs duties and taxes.
5. Charges corresponding to the services performed, storage and customs clearance will be charged in accordance with the national legislation of the States of the Parties.

## **ARTICLE 15**

### **AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION**

1. The designated airlines of one Party shall be entitled on the basis of reciprocity, in accordance with the legislation relating to entry, residence and employment of the other Party, to bring in and maintain in the territory of the State of the other Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.
2. Such requirements for staff may, at the discretion of the designated airline(s) of one Party met by its own staff or by using the services of any organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to provide such services to other airlines in accordance with legislation of the State of the Party.
3. Staff complies with the legislation of the other Party and, in accordance with legislation, each Party on the basis of reciprocity provides the staff with necessary work permits, temporary visas and other documents referred to in paragraph 1 of this Article, and both Parties simplify and facilitate the conditions for granting work permits to staff performing certain temporary duties for a period not exceeding 90 days.
4. The designated airline of one Party shall be granted the right of its own sale of international air services and promotional activities in the territory of the State of the other Party (such sale may be executed directly in the representations of the designated airlines or through of authorized agents or other third parties, chosen by the airlines).
5. Each airline of the Party shall be granted the right to sale their services in a currency of the State of the other Party.





## **ARTICLE 16**

### **TRANSFER OF EARNINGS**

1. Each Party shall grant to the designated airlines of the other Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by the said airlines in connection with the operation of the international air services or promotional activities. The said transfer shall be made in any freely convertible currency according to the official exchange rate valid for the date of transfer request and in accordance with the financial legislation of the State of the Party.
2. The provisions of the present Article do not affect the issues of taxation that are the subject of the separate agreement between the Parties.

## **ARTICLE 17**

### **ENVIRONMENTAL PROTECTION**

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 of the Convention and the existing ICAO policy and Guidance on environmental protection and refrain from unilateral actions when applying market based measures on carbon emissions reduction.

## **ARTICLE 18**

### **CONSULTATIONS**

1. In a spirit of close and friendly cooperation, the Aeronautical Authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.



## **ARTICLE 19**

### **MODIFICATION OF AGREEMENT**

1. If either of the Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement it may request a consultation between the Aeronautical Authorities of both Parties. Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless the Aeronautical Authorities of the Parties agree upon the prolongation of that period. The modifications of the present Agreement shall come into effect on the date of receipt via diplomatic channels of the last written notice that all national procedures concerning entry into force of that modification have been accomplished by both Parties.
2. The modifications of Annex may be made by arrangements between the Aeronautical Authorities of the Parties.

## **ARTICLE 20**

### **CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS**

In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport, the present Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of such convention or agreement after the consultations in accordance with Article 18 of the present Agreement.

## **ARTICLE 21**

### **SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement the Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between aeronautical authorities of both Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Party may in accordance with its relevant legislation refer the dispute to an arbitral



tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Parties and one umpire nominated by the two so nominated.

4. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated.

In case either Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint the arbitrator of failing party or the umpire as the case may require. However, the umpire shall not be a citizen of the State of either Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with the State of both Parties at the time of the appointment.

5. In the case the President of the Council of International Civil Aviation Organization is a citizen of either Party, the appointment shall be made by the Vice-President who is not a citizen of the State of either Party.

If the Vice-President is also a citizen of either Party, the appointment shall be made by senior member of the Council of International Civil Aviation Organization who is not a citizen of the State of either Party.

6. The arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.

7. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Parties.

8. Each Party shall bear the cost of its own member of the tribunal and its representation in the arbitral proceeding. The cost of the umpire and the remaining cost shall be born in equal part by the Parties. Any expenses incurred by the Council of International Civil Aviation Organization in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing party as referred to in paragraph (3) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.



## **ARTICLE 22**

### **TERMINATION**

1. Each Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to International Civil Aviation Organization.
2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## **ARTICLE 23**

### **REGISTRATION**

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

## **ARTICLE 24**

### **ENTRY INTO FORCE**

The present Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic notes by either Party to the other Party that it has fulfilled the necessary measures in accordance with its laws and/or regulations for the entry into force of the present Agreement.

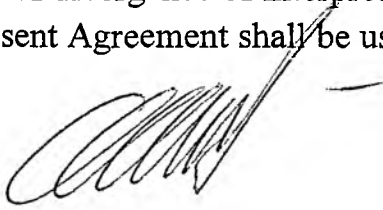
Upon entry into force of this Agreement, the Air Services Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Republic of Afghanistan signed on March 24, 1956 shall cease to be in force in regard to relations between the Russian Federation and the Republic of the Afghanistan.

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



Done in FAYUL on 3, Sept., 2013 in duplicate in Russian, Dari and English languages, all texts being equally authentic.

In case of divergence of interpretation, the text of the Agreement in English language of the present Agreement shall be used.



**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE RUSSIAN FEDERATION**



**FOR THE GOVERNMENT  
OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF  
AFGHANISTAN**

**ANNEX**  
**TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION**  
**AND THE GOVERNMENT OF ISLAMIC REPUBLIC OF AFGHANISTAN**

Route Schedule

a) The designated airlines of the Russian Federation shall be entitled to operate international scheduled air services in both direction on the routes specified hereunder:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Any points in the Russian Federation	Points in the third countries	Kabul, other points in the Islamic Republic Afghanistan*	Points in the third countries

b) The designated airlines of the Islamic Republic of the Afghanistan shall be entitled to operate international scheduled air services in both direction on the routes specified hereunder:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Any points in the Afghanistan	Points in the third countries	Moscow, other points in the Russian Federation*	Points in the third countries

\* Other points shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Parties.

Notes:

1. Only 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> freedom traffic rights are covered by above route schedule. Intermediate points and points beyond the territories of the States of the Contracting Parties shall be subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

2. Intermediate points and points beyond as may be agreed upon in the future may be omitted by the designated airlines of the Contracting Parties at their discretion, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of the State of that Contracting Party.

3. The right of the designated airlines of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the State of the other Contracting Party and points in the territory of the third countries (exercise of fifth freedom traffic right) shall be subject to the agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

4. Any operation along Transsiberian, Transpolar and Transasian Air Route networks in the airspace of the Russian Federation as defined in ICAO Doc 9750 shall be subject to the separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

5. Charter, additional and non-scheduled flights shall be carried out based on preliminary request of the designated as well as non-designated airlines, submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least (120) hours before the departure, except weekends and holidays. The charter services should be operated in accordance with the national legislation of the State of the Contracting Parties.

6. For better utilization of market access and response to the market demand both sides agreed to encourage the designated airlines of one Contracting Party to enter into marketing alliances arrangements such "code-sharing" in both passenger and cargo fields with the designated airlines of the other Contracting Party. Code-sharing operations by the designated airlines will be conducted after the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

7. The number of frequencies shall be subject to the agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

8. All provisions stipulated above should be applied to all-cargo services.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'S' or similar character.A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'C' or similar character.