

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Марокко о воздушном сообщении

Распоряжение · № 1229-р · от 04.07.2014 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 4 ИЮЛЯ 2014 Г. № 1229-Р

МОСКВА

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Марокко о воздушном сообщении

В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" одобрить представленный Минтрансом России согласованный с МИДом России и другими федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанный с Марокканской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Марокко о воздушном сообщении (прилагается). Поручить Минтрансу России провести переговоры с Марокканской Стороной и по достижении договоренности подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства
Российской Федерации Д.Медведев

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Марокко о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Королевства Марокко, именуемые в дальнейшем Сторонами, принимая во внимание, что Российская Федерация и Королевство Марокко являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., стремясь внести свой вклад в развитие международной гражданской авиации, желая заключить соглашение в целях развития воздушного сообщения между территориями своих государств и за их пределами, желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности в области гражданской авиации и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности актами или угрозами, которые направлены против безопасности воздушных судов и 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

Понятия, используемые в настоящем Соглашении, 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, принятую в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы для Российской Федерации и Королевства Марокко;

б) "авиационные власти":

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации;
в отношении Королевства Марокко - Министерство, ответственное за гражданскую авиацию;
в обоих случаях любое лицо или организация, которые уполномочены осуществлять функции, выполняемые указанными ведомствами;

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

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

д) "тарифы" - цены, взимаемые авиапредприятием за перевозку пассажиров, багажа и грузов, за агентские и другие дополнительные услуги, а также условия, при которых эти цены применяются, за исключением оплаты перевозки почты и условий в отношении ее перевозки;

е) "территория":

в отношении Российской Федерации имеет значение, указанное в статье 2 Конвенции;
в отношении Королевства Марокко - сухопутная территория, внутренние воды и территориальное море, находящиеся под его суверенитетом;

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, указанных в приложении к настоящему Соглашению, и любые изменения, внесенные в нее и согласованные в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

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, помноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период времени.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные Соглашением, в целях эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении к Соглашению (далее соответственно - "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. В соответствии с положениями Соглашения назначенным авиапредприятиям государств каждой из Сторон при осуществлении международного воздушного сообщения по договорным линиям на установленном маршруте предоставлены следующие права:

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, в целях посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки багажа, груза или почты международного следования раздельно или комбинированно.

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

Статья 3

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий в целях эксплуатации договорных линий, а также отменить или изменить такое назначение, уведомив об этом письменно другую Сторону по дипломатическим каналам.
2. По получении такого уведомления о назначении авиапредприятий государства одной Стороны другая Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) при соблюдении условий, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.
3. Авиационные власти государства одной Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Стороны доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемым авиационными властями государства первой Стороны при эксплуатации договорных линий в соответствии с Конвенцией.
4. Каждая Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в случае, если эта Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.
5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов, согласованное назначенными авиапредприятиями, утверждено авиационными властями государств Сторон и тарифы, установленные в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении указанной линии.

Статья 4

Приостановление, аннулирование и ограничение действия разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Сторона имеет право ограничить или аннулировать разрешение на эксплуатацию, а также приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего 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) имеются основания сомневаться в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит государству Стороны, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;
 - б) это назначенное авиапредприятие не соблюдает законодательство государства Стороны, предоставляющей это разрешение на эксплуатацию;
 - в) это 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, указанные в пункте 1 настоящей статьи права используются только после консультаций между авиационными властями государств Сторон. Консультации должны начаться в течение 30 дней с даты обращения одной из Сторон с просьбой об их проведении, если только Стороны не договорятся об ином.

Статья 5

Одобрение расписания

Назначенные авиапредприятия государств Сторон не позднее чем за 45 дней до даты начала выполнения полетов по какой-либо из договорных линий представляют авиационным властям государства другой Стороны предполагаемые расписания для утверждения.

Последующие изменения утвержденных расписаний назначенных авиапредприятий направляются для утверждения авиационным властям государств Сторон.

В особых случаях срок представления расписаний для утверждения может быть сокращен по совместному решению авиационных властей государств Сторон.

Статья 6

Принципы, регулирующие осуществление воздушных перевозок

1. Назначенным авиапредприятиям государств Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий.
2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, которые эксплуатируют воздушную линию по этому же установленному маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам последних.
3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках пассажиров, багажа, 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.
4. Условия перевозки пассажиров, багажа, груза и почты между пунктами на установленных маршрутах на территории государства одной из Сторон и пунктами на территориях третьих стран должны соответствовать общим принципам, согласно которым емкость, предоставленная назначенными авиапредприятиями, зависит от потребностей:
 - а) в перевозках на территорию и с территории государства Стороны, назначившей соответствующее авиапредприятие;
 - б) в перевозках в том районе, через который проходит договорная линия, с учетом других договорных линий, используемых авиапредприятиями государств, расположенных в этом районе;
 - в) в транзитных перевозках.

Статья 7

Применение законодательства

1. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, пребывание или отправление с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, а также регламентирующее эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов, применяется к воздушным судам назначенного авиапредприятия государства другой Стороны во время его нахождения на территории государства первой Стороны.
2. Законодательство государства одной Стороны, регулирующее прибытие, транзит, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почты, в частности законодательство, регулирующее иммиграционный, паспортный, таможенный, полицейский, валютный и санитарный режимы, применяется к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия государства другой Стороны, во время их прибытия, пребывания и отправления с территории государства этой первой Стороны. Такое законодательство должно одинаково применяться к назначенным авиапредприятиям Сторон.
3. Каждая Сторона по просьбе другой Стороны передает ей копии законов и правил,

предусмотренных настоящей статьей.

Статья 8

Аэропортовые сборы и сборы за обслуживание

При пользовании сооружениями, услугами аэропортов, оборудованием и аэронавигационными услугами, предоставленными одной Стороной, ставки и тарифы, применяемые к назначенному авиапредприятию государства другой Стороны, должны быть справедливыми, прозрачными и обоснованными. Сборы и другие платежи за пользование аэропортами, включая их 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 на территории соответствующего государства.

Статья 9

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 установленный маршрут или его часть.
2. Тарифы устанавливаются самостоятельно назначенными авиапредприятиями государств Сторон.
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.

Статья 10

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 этой 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 11

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Стороной, признаются действительными другой Стороной для эксплуатации договорных линий при условии, что эти удостоверения и свидетельства были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией. Однако каждая Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Стороной или третьим государством.

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

3. Если после проведения таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона недостаточно эффективно применяет и соблюдает требования и стандарты безопасности полетов, указанные в пункте 2 настоящей статьи, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, установленным Конвенцией, то эта другая Сторона уведомляется о выводах и мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия указанным минимальным стандартам, и эта другая Сторона принимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного между Сторонами периода времени.

4. В соответствии со статьей 16 Конвенции любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Стороны в соответствии с договором аренды, заключенным с авиапредприятием государства любой из Сторон или третьей стороны для осуществления полетов в соответствии с положениями настоящего Соглашения на территорию или с территории государства другой Стороны, может в момент нахождения на территории государства другой Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями этой Стороны.

Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью такого досмотра является проверка действительности документации воздушного судна 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.

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

Указанные действия, принятые одной из Сторон, прекращаются, как только основание для их принятия перестает существовать.

Статья 12

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны вновь 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 соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря

1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, 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.

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, установленными Международной организацией гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения применимы к государствам Сторон. Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированные в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории их государств, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. Каждая Сторона уведомляет другую Сторону о существующих различиях между ее национальными правилами, практикой и положениями по авиационной безопасности, установленными Конвенцией. Любая из Сторон может в любое время предложить другой Стороне провести консультации в целях обсуждения любых таких различий. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения такого запроса.
4. Каждая Сторона может потребовать в момент прибытия на территорию ее государства, отправления с этой территории, а также во время нахождения на этой территории от любого авиапредприятия государства другой Стороны соблюдения положений и требований по авиационной безопасности, указанных в пункте 3 настоящей статьи. 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. В таком случае эти меры должны согласовываться Сторонами в каждом конкретном случае.
5. В случае если имеют место инцидент, связанный с незаконным захватом гражданских воздушных судов, или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов либо аэронавигационных средств, или угроза такого инцидента, Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других необходимых мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 13

Освобождение от таможенных пошлин

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются при ввозе на территорию государства другой Стороны от обложения таможенными пошлинами, налогами и иными подобными платежами и сборами при условии, что такое имущество, такие запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.
2. Освобождения, предоставляемые в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, применяются также:
 - а) к бортовым запасам, взятым на борт на территории государства одной Стороны в пределах

лимитов, установленных в соответствии с правилами государства этой Стороны, и предназначенным для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;

б) к оборудованию и запасным частям, временно ввезенным на территорию государства одной Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны;

в) к запасам топлива и смазочным материалам, предназначенным для использования воздушными судами, эксплуатируемыми на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Стороны, даже если эти материалы используются на участке установленного маршрута в пределах территории государства другой Стороны, где они взяты на борт.

3. Материалы, запасы и запасные части, указанные в пункте 2 настоящей статьи, запрещено использовать для целей иных, чем прямо указано в этом пункте. Предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут быть помещены под таможенный контроль или наблюдение таможенных органов, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государств Сторон.

4. Бортовое оборудование, материалы, запасы топлива, табельное имущество и запасные части, принятые на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия государства одной Стороны, эксплуатируемого на договорных линиях, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с согласия таможенных органов государства этой другой Стороны. В этом случае такие предметы должны быть помещены под таможенный контроль компетентных органов государства этой другой Стороны до тех пор, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой другой Стороны.

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

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

Статья 14

Представительства назначенных авиапредприятий

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны имеют право осуществлять самостоятельную продажу услуг по авиаперевозкам с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Стороны в соответствии с ее законодательством. Такие продажи могут выполняться непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий или через уполномоченных агентов по продаже, имеющих разрешение на предоставление таких услуг.

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

Статья 15

Перевод доходов

1. Одна Сторона на основании взаимности предоставляет назначенным авиапредприятиям

государства другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от осуществления международных авиаперевозок.

2. Перевод сумм превышения доходов над расходами осуществляется в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода в соответствии с законодательством государства Стороны, с территории которой осуществляется перевод.

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

Статья 16

Консультации

1. Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к применению, толкованию и внесению изменений в Соглашение периодически проводятся консультации между авиационными властями государств Сторон.

2. 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 17

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 могут быть внесены в приложение к Соглашению по согласованию между авиационными властями государств Сторон.

Статья 18

Соответствие многосторонним соглашениям

Если обе Стороны становятся участницами какого-либо многостороннего соглашения, в котором затрагиваются вопросы, охватываемые Соглашением, они проводят консультации в соответствии со статьей 19 Соглашения в целях определения необходимости или целесообразности пересмотра Соглашения с учетом этого многостороннего соглашения.

Статья 19

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, 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 Международной организации гражданской авиации 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 Международной организации гражданской авиации является гражданином государства одной из Сторон, необходимое назначение должно быть произведено вице-президентом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

Если вице-президент Совета Международной организации гражданской авиации также является гражданином государства одной из Сторон, то назначение должно быть произведено старейшим членом Совета Международной организации гражданской авиации, который не является гражданином государства ни одной из Сторон.

6. Процедуры и место проведения арбитража определяются арбитрами.

7. Решения арбитража являются обязательными 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 Международной организации гражданской авиации 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 20

Прекращение действия Соглашения

1. Каждая Сторона может в любое время по дипломатическим каналам уведомить другую Сторону о своем решении прекратить действие Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации.

2. В этом случае Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев с даты получения этой другой Стороной уведомления о прекращении действия Соглашения, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию Сторон до истечения этого срока.

3. При отсутствии подтверждения получения уведомления о прекращении действия Соглашения этой другой Стороной такое уведомление считается полученным через 14 дней с даты его получения Международной организацией гражданской авиации.

Статья 21

Регистрация Соглашения

Соглашение подлежит регистрации в Международной организации гражданской авиации Стороной, на территории государства которой оно было подписано, если иное не согласовано Сторонами.

Статья 22

Вступление в силу

Настоящее 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 прекращает свое действие Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Его Величества Короля Марокко о воздушном сообщении от 27 марта 1962 года.

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

Совершено в г. " " г. в трех экземплярах, каждый на русском, арабском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

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

За Правительство
Российской Федерации
За Правительство
Королевства Марокко

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между
Правительством Российской Федерации
и Правительством Королевства Марокко
о воздушном сообщении

ТАБЛИЦА 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 в Российской Федерации
пункты в третьих странах
три пункта на территории Королевства Марокко:
Касабланка, Агадир и 1 пункт по выбору
пункты в третьих странах

2. Авиапредприятия, назначенные Королевством Марокко, имеют право выполнять регулярные международные полеты в обоих направлениях по следующим установленным маршрутам:

Пункты отправления
Промежуточные пункты
Пункты назначения
Пункты за пределами

Пункты в Королевстве Марокко
пункты в третьих странах
три пункта на территории Российской Федерации:
Москва, Санкт-Петербург и 1 пункт по выбору
пункты в третьих странах

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон являются предметом договоренности между авиационными властями государств Сторон.
 2. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Сторон на установленных маршрутах могут опускаться по усмотрению назначенных авиапредприятий.
 3. Право назначенного авиапредприятия государства одной Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
 4. Любые полеты с использованием системы транссибирских, трансполярных и трансазиатских воздушных трасс в воздушном пространстве Российской Федерации являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Сторон.
-