

СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Правительство Республики Молдова и Правительство Азербайджанской Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

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

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределами,

согласились о нижеследующем:

СТАТЬЯ 1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ

1. Для целей применения и толкования настоящего Соглашения, если в тексте не оговорено иначе:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает в себя любое Приложение, принятое согласно статье 90 этой Конвенции, а также любую поправку к Приложению или Конвенции, принятую согласно статьям 90 и 94, в той степени, в которой такое Приложение и поправки были приняты обеими Договаривающимися Сторонами;

б) термин «авиационные власти» - означает в отношении Республики Молдова - Государственная администрация гражданской авиации и в отношении Азербайджанской Республики - Государственный Концерн «Азербайджан Хава Йоллары», и любое лицо или орган, который может быть уполномочен осуществлять функции по поручению вышеупомянутых властей;

в) термин "назначенная авиакомпания" - означает любую авиакомпанию, которая была назначена одной Договаривающейся Стороной, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону, и уполномочена в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения в целях эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам в соответствии с параграфом 1 Статьи 2 настоящего Соглашения;

г) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиакомпания" и "остановка с некоммерческими целями" - соответствуют значениям, определенным статьями 2 и 96 Чикагской Конвенции;

д) термин "ёмкость" – в отношении установленного маршрута, означает ёмкость воздушного судна, используемого для эксплуатации данного маршрута, умноженную на частоту рейсов, выполненных этим воздушным судном в определённый период на маршруте или части маршрута;

е) термин "Приложение" - означает Приложение к настоящему Соглашению или любые изменения в соответствии со Статьей 20 настоящего Соглашения. Приложение является частью настоящего Соглашения и все ссылки к Соглашению должны включать ссылки к Приложению, за исключением случаев, оговоренных иначе.

ж) термин «территория» в отношении Договаривающихся Сторон соответствует значению, определенному статьей 2 Чикагской Конвенции;

СТАТЬЯ 2 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, оговоренные в настоящем Соглашении в отношении установления и эксплуатации международных воздушных сообщений назначенной авиакомпанией на установленных маршрутах в соответствующих частях Приложения. Эти линии и маршруты в дальнейшем будут именоваться "договорные линии" и соответственно "установленные маршруты".

2. В соответствии с настоящим Соглашением, назначенная авиакомпания каждой Договаривающейся Стороны будет пользоваться, в период эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах, следующими правами:

а) беспосадочного перелета над территорией другой Договаривающейся Стороны;

б) совершать посадки с некоммерческими целями на территории другой Договаривающейся Стороны;

в) выгрузки и погрузки пассажиров, багажа и грузов, включая почту отдельно или комбинированно, в пунктах указанных в Приложении на территории другой Договаривающейся Стороны, предназначенных для перевозки в или из этих пунктов находящихся на территории первой Договаривающейся Стороны.

3. Авиакомпания каждой Договаривающейся Стороны, другая, чем назначенная, также, в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения, будет пользоваться правами, указанными в параграфе 2 (а) и (б) данной Статьи.

4. Ничто в параграфе 2 настоящей Статьи не дает права назначенной авиакомпании одной Договаривающейся Стороны совершать перевозки пассажиров, багажа и груза, включая почту по найму или за вознаграждение между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.

СТАТЬЯ 3 НАЗНАЧЕНИЕ И РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОЛЁТЫ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одну авиакомпанию с целью эксплуатации договорных линий и отозвать назначение любой авиакомпании или заменить ранее назначенную авиакомпанию другой авиакомпанией. Данное назначение будет иметь форму письменного уведомления между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

2. Авиационная власть, по получении уведомления о назначении, в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 данной Статьи предоставит, без промедления, назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны соответствующее

разрешение на полеты.

3. Авиационная власть одной Договаривающейся Стороны может потребовать от назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны, доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законом и правилами, применяемыми этой властью при эксплуатации международных воздушных линий в соответствии с положениями Конвенции.

4. Авиационная власть каждой Договаривающейся Стороны будет иметь право отказать в признании назначения авиакомпании или предоставлении разрешения на полеты, указанные в параграфе 2 данной Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании прав, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что право собственности (больше половины уставного капитала) и действительный контроль над этой авиакомпанией принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей эту авиакомпанию или ее гражданам.

5. Назначенная и получившая в соответствии с данной Статьей разрешение авиакомпания, может начать полную или частичную эксплуатацию договорных линий, для которых получила назначение, при условии, что тарифы и расписание, установленные в соответствии со Статьями 13 и 15 настоящего Соглашения вступили в силу для данных линий.

СТАТЬЯ 4 АННУЛИРОВАНИЕ ИЛИ ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

1. Авиационная власть каждой Договаривающейся Стороны имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование правами, указанными в Статье 2 настоящего Соглашения, назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны, или потребовать временного или постоянного выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами, если данная авиакомпания:

а) не в состоянии доказать авиационной власти Договаривающейся Стороны, представляющей данные права, что она в состоянии соблюдать положения законов и правил, применяемых данной властью в соответствии с положениями Конвенции; или

б) не в состоянии доказать, что право собственности (больше половины уставного капитала) или действительный контроль принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей эту авиакомпанию или ее гражданам; или

в) не в состоянии соблюдать, каким – либо иным образом, при эксплуатации договорных линий, условия настоящего Соглашения.

2. За исключением случая, если немедленное действие не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, права указанные в параграфе 1 данной Статьи будут применяться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной. За исключением случая, если авиационные власти не договорятся иначе, данные консультации между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон начнутся в течение 60 (шестидесяти) дней с даты запроса

любой авиационной власти.

СТАТЬЯ 5 ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР

1. Законы, правила и процедуры, регулирующие эксплуатацию и навигацию воздушных судов во время прибытия, пребывания или отправления их с территории одной Договаривающейся Стороны, будут применяться к воздушным судам авиакомпании другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы, правила и процедуры одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание, транзит или отправление с ее территории пассажиров, экипажей, багажа и груза, включая почту, а также законы, правила и процедуры, относящиеся к прибытию, отправлению, эмиграции, паспортным, таможенным, валютным, карантинным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, багажу, грузу и почте, перевозимых воздушными судами назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороной, во время их прибытия, отправления или во время пребывания в пределах территории данной Договаривающейся Стороны.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон, применяя таможенные, карантинные или другие похожие правила, не будет поощрять собственную или любую другую авиакомпанию, вовлеченную в подобное международное воздушное сообщение другой Договаривающейся Стороны.

СТАТЬЯ 6 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

2. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г. и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., а также любого другого многостороннего соглашения об авиационной безопасности, к которому присоединятся Договаривающиеся Стороны.

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

4. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми

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

5. Каждая Договаривающаяся Сторона согласна с тем, что данные эксплуатанты воздушных судов будут соблюдать требования по авиационной безопасности, указанные в параграфе 4 данной Статьи, предусмотренные другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории этой другой Договаривающейся Стороны.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки.

7. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассмотрит любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

9. В случае, если одна из Договаривающихся Сторон имеет повод считать, что другая Договаривающаяся Сторона имеет трудности, связанные с соблюдением положений об авиационной безопасности, содержащихся в данной Статье, авиационные власти этой Договаривающейся Стороны могут немедленно потребовать проведения консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. В случае, если в течение одного (1) месяца с даты запроса не удастся прийти к соглашению, могут применяться положения Статьи 4 настоящего Соглашения. Любая Договаривающаяся Сторона может, в чрезвычайных обстоятельствах, применять промежуточные меры до истечения срока в один месяц.

СТАТЬЯ 7 ПРИЗНАНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ И УДОСТОВЕРЕНИЙ

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной для выполнения полетов по договорным линиям на установленных маршрутах при условии, что такие свидетельства или удостоверения равняются или превышают минимальные нормы, установленные Конвенцией, и что срок их действия не истек.

2. Однако, каждая Договаривающееся Сторона, при полетах над своей территорией,

оставляет за собой право отказать в признании действительности удостоверений о квалификации и свидетельств, выданных своим гражданам другой Договаривающейся Стороной или любым другим государством.

СТАТЬЯ 8 БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может обратиться с просьбой о консультациях относительно стандартов по безопасности полётов, применяемых другой Договаривающейся Стороной в любой области, касающийся лётных экипажей, воздушных судов или эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проведутся в течение 30 (тридцати) дней после подачи заявления.

2. Если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона находит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в любой из указанной области эффективное соблюдение и эффективный контроль норм безопасности полётов, соответствующих минимальным стандартам, действующим в это время в соответствии с Конвенцией, первая Договаривающаяся Сторона информирует другую Договаривающую Сторону о выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения минимальных стандартов и эта другая Договаривающаяся Сторона предпримет соответствующие корректирующие действия. В том случае если другая Договаривающаяся Сторона не может предпринять необходимые меры в течение 15 (пятнадцати) дней или в более длительный период, который может быть установлен, могут применяться положения Статьи 4 настоящего Соглашения.

3. Однако, исходя из положений статьи 33 Конвенции, соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиакомпанией или на основании соглашения об аренде от имени авиакомпании одной Договаривающейся Стороны для полётов на территорию и с территории другой Договаривающейся Стороны, может, находясь на территории другой Договаривающейся Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны, на борту и вне воздушного судна для проверки документов воздушного судна и экипажа, а также внешнего досмотра и оборудования воздушного судна (именуемую в данной Статье перронной инспекцией), при условии, что это не вызовет необоснованной задержки.

4. Если после перронной инспекции или серии перронных инспекций устанавливаются:

а) серьезные причины, что воздушное судно или эксплуатация воздушного судна не соответствует минимальным стандартам согласно Конвенции, или

б) серьезные причины неэффективного соблюдения и контроля стандартов безопасности полетов, установленных Конвенцией, Договаривающаяся Сторона, осуществляющая перронную инспекцию может, согласно положений статьи 33 Конвенции, информировать о том, что требования, согласно которым были выданы и признаны действительными сертификаты или удостоверения воздушного судна или экипажа воздушного судна, или требования, согласно которым эксплуатируется воздушное судно не равняется или не превышает минимальные стандарты, установленные в соответствии с Конвенцией.

5. В случае если в доступе на воздушное судно, эксплуатируемое авиакомпанией или от имени авиакомпании одной Договаривающейся Стороны для осуществления перронной инспекции, в соответствии с параграфом 3 данной Статьи, отказано

представителями этой авиакомпании, другая Договаривающаяся Сторона может сделать вывод, что имеются серьезные мотивы, упомянутые в параграфе 4 данной Статьи и принять решения, о которых говорилось в 4 параграфе.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право немедленно приостановить или изменить эксплуатационное разрешение авиакомпании другой Договаривающейся Стороны в том случае, когда первая Договаривающаяся Сторона считает, что итог перронной инспекции или серии перронных инспекций, отказа в перронной инспекции, консультаций или других мер, эти немедленные действия необходимы для обеспечения безопасности полётов авиакомпании.

7. Любое действие одной Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями параграфов 1 и 6 данной Статьи, прекратится в случае прекращения наличия этого действия.

СТАТЬЯ 9 ТАМОЖЕННЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, НАЛОГИ И ПОШЛИНЫ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона освободит, на взаимной основе, назначенную авиакомпанию другой Договаривающейся Стороны от ограничения от импорта, таможенных пошлин, косвенных налогов и других сборов и национальных и местных налогов воздушные суда, запасы топлива, смазочные материалы, используемые бортовые технические запасы, запасные части, бортовые запасы (включая табачные изделия, напитки и другие продукты, предназначенные для продажи пассажирам в ограниченных количествах во время полёта) и другие изделия, которые будут использоваться только при эксплуатации или обслуживании воздушного судна назначенной авиакомпании Договаривающейся Стороны, эксплуатирующей договорные линии, а также запас билетов, авиационных страховок, любых отпечатанных материалов, имеющих символ компании и рекламные материалы, распространяемые бесплатно назначенной авиакомпанией.

2. Предоставленные данной статьей освобождения будут предусмотрены в той мере, в которой они применимы законами и правилами Договаривающейся Стороны, предоставляющей освобождения и будут применяться к материалам, упомянутым в параграфе 1 данной Статьи:

а) ввезенных на территорию одной Договаривающейся Стороны назначенной авиакомпанией или от имени назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны;

б) находящихся на борту воздушного судна назначенной авиакомпании одной Договаривающейся Стороны при прибытии и до отправления с территории другой Договаривающейся Стороны; и

в) взятых на территории одной Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенной авиакомпанией другой Договаривающейся Стороны; даже если эти запасы будут использоваться полностью или частично на участке маршрута в пределах другой Договаривающейся Стороны, предоставляющей освобождения при условии, что эти материалы не будут отчуждены на территории вышеназванной Договаривающейся Стороны.

3. Бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна назначенной авиакомпании любой Договаривающейся Стороны могут быть разгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение таможенных властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно и не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

СТАТЬЯ 10 ПОЛЬЗОВАНИЕ АЭРОПОРТАМИ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫМИ СРЕДСТВАМИ

1. Сборы, применяемые на территории одной Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами, аэронавигационными средствами и другими средствами назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны, не должны превышать аналогичных сборов, взимаемых с аналогичных национальных воздушных судов, используемых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

2. Договаривающиеся Стороны не будут поощрять собственную авиакомпанию или любую другую авиакомпанию, в использовании аэропортов, воздушных коридоров, услуг по обслуживанию воздушного движения и других услуг, находящихся под их контролем, в ущерб той авиакомпании занятой в аналогичных международных воздушных сообщениях другой Договаривающейся Стороны.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет способствовать проведению консультаций между ее компетентными организациями, взимающими сборы, и авиакомпанией, пользующимися услугами и средствами, и, где практически возможно, через организации, представляющие авиакомпанию. Заблаговременное уведомление о любом предложении, об изменении в применяемых сборах, должно быть дано пользователям с целью выражения точки зрения до введения изменений. Каждая Договаривающаяся Сторона будет поддерживать свои компетентные организации, взимающие сборы и пользователей в обмене информацией, связанной со сборами.

СТАТЬЯ 11 ТРАНЗИТ

Пассажиры, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут, за исключением соблюдения положений Статьи 6 настоящего Соглашения и предотвращения перевозки наркотиков и психотропных веществ, подвергаться лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие транзитом, не будут облагаться таможенными пошлинами, сборами и другими подобными налогами.

СТАТЬЯ 12 ПРОДАЖА УСЛУГ, ПЕРЕВОД ДОХОДОВ И НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

1. Назначенная авиакомпания одной Договаривающейся Стороны, после подачи заявления авиационной власти другой Договаривающейся Стороны и после соответствующей коммерческой регистрации согласно законам и правилам этой другой Договаривающейся Стороны, имеет право продажи авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны самостоятельно или через агентов, и

любое лицо будет иметь право приобрести перевозочный документ в национальной валюте Договаривающейся Стороны, на территории которой осуществляется продажа, и в случае, если это не запрещено законодательством той Договаривающейся Стороны, также и в любой свободно конвертируемой валюте.

2. Назначенная авиакомпания одной Договаривающейся Стороны имеет право конверсии и перевода в свободно конвертируемой валюте на собственную территорию сумм превышения доходов над расходами, полученных на территории другой Договаривающейся Стороны. Конверсия и перевод будут производиться без ограничений в соответствии с существующим курсом обмена, применяемым к текущим операциям на день осуществления перевода. Перевод будет осуществлён без промедлений и не будет облагаться сборами, за исключением тех сборов, взимаемых банками за осуществление этих сделок.

3. Прибыль назначенной авиакомпании Договаривающейся Стороны от международной перевозки будет облагаться налогами только на территории этой Договаривающейся Стороны.

СТАТЬЯ 13 ТАРИФЫ

1. Термин «тариф», означает цену за перевозку пассажиров и грузов и условия, согласно которым эти цены применяются, включая оплату агентских и других дополнительных услуг, за исключением вознаграждения и условий за перевозку почты.

2. Тарифы, используемые авиакомпаниями Договаривающихся Сторон на договорных линиях, будут устанавливаться на разумном уровне, с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии и тарифы других авиакомпаний для установленного маршрута или любой его части.

3. Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут считать недопустимыми дискриминационные тарифы, завышенные или заниженные тарифы, злоупотреблением доминирующей позицией или пониженные за счёт прямых или косвенных субсидий, или поддержки, или вследствие демпинга цен.

4. Тарифы будут представлены на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон не менее чем за 30 (тридцать) дней до предлагаемой даты их вступления в силу. В особых случаях этот срок может быть сокращен по договоренности указанных властей.

5. Тарифы могут быть утверждены в срочном порядке. Если ни одна из авиационных властей не выразила несогласие в течение 15 (пятнадцати) дней с даты подачи тарифов на утверждение, в соответствии с параграфом 4 данной Статьи, эти тарифы будут считаться утвержденными. В случае сокращения срока, в соответствии с параграфом 4 данной Статьи, установленного для утверждения тарифов авиационные власти могут договориться о сокращении срока для выражения несогласия.

6. Если в указанные в параграфе 5 данной Статьи сроки авиационная власть одной Договаривающейся Стороны извещает авиационную власть другой Договаривающейся Стороны о своем несогласии с любым тарифом, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон предпримут меры, чтобы установить тариф по согласованию между собой.

7. Если авиационные власти Договаривающихся Сторон не могут прийти к согласию по любому тарифу, представленному на утверждение в соответствии с параграфом 4 данной Статьи или не могут установить тариф в соответствии с параграфом 6 данной Статьи, спор будет разрешён в соответствии со Статьей 21 настоящего Соглашения.

8. Тариф, установленный в соответствии с положениями данной Статьи, должен оставаться в силе до тех пор, пока не будет утвержден новый тариф.

9. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны могут расследовать случаи нарушения применения тарифов и условий по продаже, совершенные любой авиакомпанией, пассажиром или транспортным агентом, туристическим агентом или экспедитором. Нарушение применения тарифов или условий по продаже может послужить мотивом применения соответствующих положений настоящего Соглашения.

СТАТЬЯ 14 ЁМКСТЬ

1. Назначенной авиакомпании каждой Договаривающейся Стороны будут предоставлены справедливые и равные условия для эксплуатации договорных линий на любом маршруте, установленном в Приложении к настоящему Соглашению.

2. При эксплуатации договорных линий назначенная авиакомпания каждой Договаривающейся Стороны должна принимать во внимание интересы назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны, с тем, чтобы не нанести ущерб перевозкам последней авиакомпании, которая эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиакомпаниями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждая авиакомпания должна иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров и/или груза, включая почту между территориями обеих Договаривающихся Сторон.

СТАТЬЯ 15 РАСПИСАНИЕ

1. Назначенная авиакомпания одной Договаривающейся Стороны должна не позднее, чем за 45 (сорок пять) дней до начала полетов представить на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны предполагаемое расписание, указав частоту полетов, тип воздушного судна, слоты, компоновку и предполагаемое для продажи число мест, и период действия расписания. При любых последующих изменениях будет применяться та же процедура.

1. Если назначенная авиакомпания предполагает осуществление дополнительных к расписанию рейсов, она должна получить разрешение авиационной власти другой Договаривающейся Стороны. Заявки обычно будут подаваться не менее чем за два рабочих дня до выполнения полетов.

СТАТЬЯ 16 ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО АВИАКОМПАНИИ

1. Назначенной авиакомпания одной Договаривающейся Стороны будет разрешено на основе взаимности, открыть и содержать на территории другой Договаривающейся Стороны, представителя с коммерческим, техническим персоналом и другим персоналом, необходимым для эксплуатации договорных линий.
2. На представителя и персонал будут распространяться законы и правила, действующие на территории другой Договаривающейся Стороны.
3. В соответствии с действующими законами и правилами на данной территории, назначенная авиакомпания каждой Договаривающейся Стороны может открыть на территории другой Договаривающейся Стороны представительство или представительства с целью развития воздушного транспорта и продажи авиатранспортных услуг.

СТАТЬЯ 17 НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит, на основе взаимности, назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны право выбора агента по наземному обслуживанию из числа зарегистрированных агентов, для предоставления услуг по наземному обслуживанию полностью или частично.

СТАТЬЯ 18 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

Авиационная власть каждой Договаривающейся Стороны будет предоставлять авиационной власти другой Договаривающейся Стороны, по её просьбе, периодические или другие статистические данные, которые могут быть необходимы для определения объема перевозок, выполняемого назначенной авиакомпанией первой Договаривающейся Стороны на договорных линиях.

СТАТЬЯ 19 КОНСУЛЬТАЦИИ

1. На основе взаимодействия, периодически авиационные власти Договаривающихся Сторон будут консультироваться, устно или путем переписки, с целью обеспечения тесного сотрудничества по отношению к проблемам, которые могут негативно влиять на выполнение настоящего Соглашения.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время затребовать консультации по любой проблеме, затрагивающей настоящее Соглашение. Эти консультации должны начаться в течение 60 (шестидесяти) дней с даты получения запроса другой Договаривающейся Стороной, за исключением случая, если Договаривающиеся Стороны не договорятся иначе.

СТАТЬЯ 20 ИЗМЕНЕНИЯ

1. Любые поправки к положениям настоящего Соглашения, вносимые любой из Договаривающихся Сторон, должны быть произведены после консультаций в

соответствии со Статьей 19 настоящего Соглашения.

2. Настоящее Соглашение может быть изменено или дополнено по обоюдному согласию обеих Договаривающихся Сторон. Подобные изменения и дополнения должны быть оформлены в виде отдельных протоколов, являющимися неотъемлемой частью настоящего Соглашения и должны вступать в силу в соответствии с положениями Статьи 24 настоящего Соглашения.

3. В случае, если поправки касаются лишь Приложения, то они должны быть согласованы непосредственно авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон и вступят в силу со дня достижения договоренности авиационными властями.

4. Если какая-либо многосторонняя конвенция о воздушном сообщении вступит в силу и каким-либо образом отразится на отношениях обеих Договаривающихся Сторон, настоящее Соглашение будет изменено таким образом, чтобы соответствовать положениям этой конвенции в той мере, в которой положения конвенции были признаны обеими Договаривающимися Сторонами.

СТАТЬЯ 21 РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. В случае возникновения спора по толкованию или применению настоящего Соглашения, авиационные власти Договаривающихся Сторон будут стремиться разрешить его путем переговоров.

2. В случае, если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешен между Договаривающимися Сторонами путем переговоров.

3. В случае, если Договаривающиеся Стороны не могут урегулировать путем переговоров, они могут договориться о том, что спор будет передан на рассмотрение лицу или организации для консультации или принятия решения по договоренности между Договаривающимися Сторонами, или по запросу любой Договаривающейся Стороны спор будет передан на рассмотрение арбитражного суда, состоящего из трех арбитров.

4. Арбитражный суд будет составлен следующим образом: каждая Договаривающаяся Сторона назначает одного арбитра и эти два арбитра договорятся и назначат гражданина третьего государства, который будет действовать в качестве председателя. Арбитры будут назначены в течение двух месяцев и председатель в течение трех месяцев с даты информирования одной Договаривающейся Стороной другую Договаривающуюся Сторону о намерении передачи рассмотрения спора арбитражному суду.

5. Если сроки, указанные в параграфе 4 данной Статьи не соблюдаются, любая Договаривающаяся Сторона может обратиться к Президенту Совета международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств. Если Президент является гражданином любой Договаривающейся Стороны или если он каким-либо другим образом уведомлен о снятии с должности, Вице-президент осуществит необходимые назначения.

6. Решения арбитражного суда будут приниматься большинством голосов. Договаривающиеся Стороны будут подчиняться любому решению. Каждая

Договаривающаяся Сторона будет покрывать расходы своего арбитра и представителя в арбитражных процессах; затраты необходимые для председателя и любые другие расходы будут распределяться между Договаривающимися Сторонами. В любых других действиях арбитражный суд сам определяет свою процедуру.

СТАТЬЯ 22 РЕГИСТРАЦИЯ

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

СТАТЬЯ 23 АНУЛИРОВАНИЕ

1. Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении аннулировать настоящее Соглашение. Такое уведомление будет одновременно представлено в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО). В этом случае действие Соглашения прекращается через 12 (двенадцать) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого периода. В отсутствие подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной уведомления, оно будет считаться полученным через 14 (четырнадцать) дней с даты получения его ИКАО.

СТАТЬЯ 24 ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Настоящее Соглашение вступит в силу с даты последнего из уведомлений двух Договаривающихся Сторон, информирующих друг друга по дипломатическим каналам о том, что выполнены все внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу.

Совершено в городе _____ “_____” _____200__г. в двух экземплярах, каждый на молдавском, азербайджанском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения расхождений в толковании положений настоящего Соглашения или Приложения к нему, Стороны будут использовать текст на русском языке.

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ**

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГРАФИК МАРШРУТОВ

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенной авиакомпанией Республики Молдова:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Азербайджана
Пункты в Молдове	пункты в третьих странах	Пункты в Азербайджане	пункты в третьих странах

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенной авиакомпанией Азербайджанской Республики:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Молдовы
Пункты в Азербайджане	пункты в третьих странах	Пункты в Молдове	пункты в третьих странах

Примечание:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами Договаривающихся Сторон могут быть опущены на любом участке.
2. Промежуточные пункты и пункты за пределами будут обслуживаться авиакомпаниями обеих Договаривающихся Сторон без использования коммерческих прав между пунктами в третьих странах и пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.
3. Право назначенной авиакомпании одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, багажа, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав 5-ой свободы воздуха) будет являться предметом отдельной договоренности между Авиационными властями Договаривающихся Сторон.