

О проекте Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Болгария о воздушном сообщении между их соответствующими территориями и за их пределами"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июня 2004 года N 607

Правительство Республики Казахстан постановляет:

Внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Болгария о воздушном сообщении между их соответствующими территориями и за их пределами".

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

Проект

Закон Республики Казахстан О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Болгария о воздушном сообщении между их соответствующими территориями и за их пределами

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Болгария о воздушном сообщении между их соответствующими территориями и за их пределами, совершенное в городе София 15 сентября 1999 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

**Соглашение
между Правительством Республики Казахстан
и Правительством Республики Болгария
о воздушном сообщении между их
соответствующими территориями
и за их пределами**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Республики Болгария, именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами",

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, придерживаясь принципов, прав и обязательств, вытекающих для них из участия в этой Конвенции;

решив предоставить равные и справедливые возможности перевозчикам обеих Стран для создания конкуренции, обеспечения безопасного, эффективного и отвечающего потребностям общества их стран международного воздушного сообщения;

желая заключить соглашение с целью установления международных воздушных авиалиний между их соответствующими территориями и за их пределами,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Терминология

1. Для целей толкования и применения настоящего Соглашения, если иное не оговорено особо, следующие определения означают:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя:

- любое изменение этой Конвенции, которое вступило в силу в соответствии со Статьей 94(а) и ратифицировано двумя Договаривающимися Сторонами;
- любое Приложение к этой Конвенции или изменения этого приложения, принятые в соответствии со Статьей 90 Конвенции, в той степени, в которой эти приложения и изменения вступили в силу или ратифицированы двумя Договаривающимися Сторонами;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Правительства Республики Казахстан - Министерство транспорта, коммуникаций и туризма в лице Департамента гражданской авиации, а в отношении Правительства Республики Болгария - Главной Дирекции Гражданской Воздухоплавательной Администрации, и в обоих случаях, любое лицо или орган, уполномоченные должным образом выполнять функции, выполняемые в настоящее время этими властями;

в) термин "назначенное(ые) авиапредприятие(я)" означает авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со Статьей 4 настоящего Соглашения;

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

д) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные для них в Статье 96 Конвенции;

е) термины "договорные линии" и "установленные маршруты" означают соответственно установленные регулярные воздушные линии на маршрутах, оговоренных в Приложении к настоящему Соглашению;

ж) термин "емкость" по отношению к воздушному судну означает коммерческую загрузку, выраженную количеством пассажирских мест и груза, которые это воздушное судно может принять по маршруту или части маршрута;

з) термин "емкость" по отношению к определенной воздушной линии означает емкость воздушного судна, используемого на этой линии, умноженную на количество полетов в определенный период времени на установленном маршруте или части маршрута;

и) термин "тариф" означает цену, взимаемую за перевозку пассажиров, багажа или груза, и условия, при которых эта цена применяется, в том числе цены и условия за агентские и иные дополнительные услуги, но исключая оплату и условия перевозки почты;

к) термин "перевозки" означает перевозки авиатранспортом пассажиров, багажа, груза и почты;

л) термин "аэропортовые сборы и другие сборы за обслуживание" означает сборы, которые компетентные власти Договаривающихся Сторон взимают или разрешают взимать с авиапредприятий, которые используют аэропорты, сооружения или средства для обслуживания воздушных судов, управления воздушным движением, пассажиров, багажа и груза.

2. Приложение к настоящему Соглашению считается его неотъемлемой частью, и каждая ссылка на Соглашение относится также к Приложению и изменениям, кроме случаев, когда предусматривается иное.

Статья 2

Чикагская Конвенция

Положения настоящего Соглашения подчинены положениям Чикагской Конвенции в той степени, в которой последние применимы к международным воздушным сообщениям.

Статья 3

Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, с целью установления и эксплуатации регулярных международных воздушных линий на установленных маршрутах между их соответствующими территориями. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны во время эксплуатации договорных линий на

установленных маршрутах будет пользоваться правом совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью выгрузки и погрузки пассажиров, багажа, груза и почты международного следования в направлении к этим или из этих пунктов, находящихся на территории другой Договаривающейся Стороны.

2. В дополнение к правам, предоставляемым по пункту 1 настоящей Статьи, каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам:

- а) правом совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки по установленным для этой цели международным воздушным трассам;
- б) правом совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями.

3. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление прав назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, багаж, груз и почту для их перевозки между пунктами, расположенными на территории другой Договаривающейся Стороны, за вознаграждение или по найму.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что гражданским воздушным судам другой Договаривающейся Стороны, не занятым регулярными международными воздушными перевозками, предоставляется право совершать транзитные полеты через ее территорию и совершать посадки с некоммерческими целями после получения предварительного разрешения для их выполнения, требуемого в целях безопасности и планирования полетов.

5. Гражданские воздушные суда, занятые в перевозках пассажиров, багажа, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных сообщениях, могут пользоваться привилегией принимать на борт или разгружать пассажиров, багаж, груз или почту при условии, что Договаривающаяся Сторона, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие она может считать желательными. Это право, однако, ни в коем случае не должно осуществляться таким образом, чтобы деятельность воздушного транспорта стала невозможной или неэффективной.

Статья 4

Назначение авиапредприятий и предоставление разрешений на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно или несколько авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах, а также произвести замену или изменить это назначение. Такое назначение

совершается в письменной форме и вручается другой Договаривающейся Стороне по дипломатическим каналам.

2. В случае, если Договаривающаяся Сторона желает назначить более чем одно авиапредприятие, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации в соответствии со Статьей 19 настоящего Соглашения. Необходимым условием принятия множественности назначения является достижение договоренности между авиапредприятиями и/или авиационными властями на основе принципов, изложенных в Статье 6 п.п. 1, 2 и 3 настоящего Соглашения.

3. При получении одной Договаривающейся Стороной назначения путем, указанным в п. 1 настоящей Статьи, и соответствующей заявки назначенного авиапредприятия на предоставление эксплуатационного разрешения, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны, в соответствии с установленными национальными правилами и порядком, предоставляют назначенному авиапредприятию эксплуатационное разрешение при условии, что:

а) преимущественное владение и эффективный контроль над этим авиапредприятием принадлежат назначившей его Договаривающейся Стороне или ее гражданам;

б) назначенное авиапредприятие способно соблюдать законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей разрешение, которые она обычно применяет в отношении эксплуатации международных воздушных авиалиний, согласно положениям Конвенции;

в) назначенное авиапредприятие в состоянии соблюдать положения настоящего Соглашения.

4. Если авиационные власти Договаривающейся Стороны, предоставляющие эксплуатационное разрешение, до его выдачи потребовали и не получили убедительных доказательств в том, или не удовлетворены тем, что назначенное другой Договаривающейся Стороной авиапредприятие отвечает требованиям и способно выполнять условия пунктов 3 (а, б, в) настоящей Статьи, то они имеют право отказать в предоставлении эксплуатационного разрешения, просить проведение консультации или применить такие условия, какие они сочтут необходимыми применить в зависимости от каждого конкретного случая.

5. Авиапредприятие, которое назначено и уполномочено по условиям настоящей Статьи, может в любой момент начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов и тарифы, установленные в соответствии со Статьями 8 и 11 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 5

Аннулирование или приостановление прав

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны имеют право аннулировать, отозвать или временно приостановить действие эксплуатационного разрешения, ограничить пользование указанными в Статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые оно сочтет необходимыми при пользовании правами по настоящему Соглашению:

а) в любом случае, если они не имеют доказательств или не убеждены в том, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее г р а ж д а н а м , и л и ,

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или,

в) в случае, если это авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Это право будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон, кроме случаев, когда немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий настоящей Статьи является необходимым для предупреждения дальнейшего нарушения законов и правил. В этом случае консультации должны состояться в возможно короткие сроки с даты запроса.

Статья 6

Емкость и принципы эксплуатации договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон предоставляются равные и справедливые условия для эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам на авиалиниях последнего по этим же маршрутам и л и и х ч а с т и .

3. Предоставляемая емкость по договорным линиям, которые эксплуатируются назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должна соответствовать общественным потребностям в перевозках на установленных маршрутах, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая, при разумном коэффициенте загрузки, отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза, багажа и почты на территорию и с территории другой

Д о г о в а р и в а ю щ е й с я

С т о р о н ы .

4. При выполнении перевозок по пункту 3 настоящей Статьи право посадки или высадки пассажиров международного следования в третьи страны, или следующих из третьих стран, в пункте или пунктах на маршрутах, установленных настоящим Соглашением, осуществляется в соответствии с общими принципами в отношении того , что емкость должна быть связана с:

а) потребностью в перевозках между страной началом перевозки и страной конечного пункта назначения перевозки;

б) потребностью в перевозках того района, через который назначенное авиапредприятие осуществляет полеты с учетом местных и региональных перевозок, предоставляемых авиапредприятиями государств, включенных в регион;

в) потребностями сквозных перевозок, целостной и экономической эксплуатации д о г о в о р н ы х а в и а л и н и й .

5. Во всех случаях, когда какая-либо из Договаривающихся Сторон требует пересмотра предоставляемой в соответствии с настоящим Соглашением емкости, между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон проводятся консультации для обеспечения применения принципов данной Статьи, регулирующих осуществление перевозок. В случаях, когда авиапредприятиям не удается достичь договоренности, авиационные власти решают вопрос путем переговоров.

Статья 7

Применение к нерегулярным полетам

1. Положения, указанные в Статьях "Применение законов и правил", "Признание сертификатов и удостоверений", "Авиационная безопасность", "Консультации", "Аэропортовые и другие сборы", "Освобождение от таможенных пошлин и других налогов", "Предоставление информации и статистики" настоящего Соглашения, будут применяться и к нерегулярным полетам, выполняемым перевозчиками одной Договаривающейся Стороны в направлении с/на территорию другой Д о г о в а р и в а ю щ е й с я С т о р о н ы .

2. Ничто в пункте 1 настоящей Статьи не должно нарушать национальные законы и правила, касающиеся выполнения авиапредприятием нерегулярных полетов.

3. Перевозчики обеих Договаривающихся Сторон будут иметь равные и справедливые возможности при выполнении нерегулярных полетов на/с территорий Договаривающихся Сторон. При их выполнении, они должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий, эксплуатирующих договорные регулярные линии с тем, чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам последних по этому же маршруту, его части или сети их маршрутов. Предоставляемый объем перевозок, как правило, будет распределяться поровну между перевозчиками Договаривающихся

Сторон и будет регулироваться в соответствии с правилами, установленными в пункте 3 Статьи 6 настоящего Соглашения.

Статья 8

Утверждение расписаний

Расписания полетов, включая частоту рейсов эксплуатируемых договорных авиалиний, будут установлены и согласованы в двустороннем порядке между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон и представлены на утверждение авиационным властям не менее, чем за 30 (тридцать) дней до их вступления в силу. В случае, если назначенные авиапредприятия не могут достичь договоренности по расписанию полетов и частоте рейсов, то эти вопросы должны решаться авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 9

Освобождение от таможенных пошлин и других налогов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности будет освобождать воздушные суда назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны по прибытию на ее территорию до той степени, до которой это позволяют ее национальные законы, от импортных ограничений, пошлин, акцизных сборов, сборов за инспекцию и других национальных налогов и платежей, связанных с горючим, воздушным судном, смазочными материалами, запасными частями (включая двигатели), табельным имуществом, бортовыми запасами (включая продукты питания, алкогольные и другие напитки, табачные изделия и товары, предназначенные для продажи пассажирам в ограниченном количестве в течение полета), другими предметами, используемыми только для обслуживания воздушных судов назначенного авиапредприятия при условии, что это имущество, материалы, запасы и товары остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза. Будут освобождаться также от подобных сборов и налогов авиабилеты, авианакладные, документы и печатные материалы со знаком назначенного авиапредприятия, включая рекламные материалы, распространяемые бесплатно назначенным авиапредприятием.

2. За исключением сборов за предоставленное обслуживание, освобождение по настоящей Статье будет применяться к предметам, указанным в пункте 1:

а) ввезенным на территорию одной из Договаривающихся Сторон и предназначенным для назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны ;

б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны во время его прилета или вылета с территории другой Договаривающейся Стороны ;

в) принятым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны с целью использования на договорных линиях, независимо от того, будут эти предметы в целом или частично использованы или употреблены на территории Договаривающейся Стороны, разрешающей их освобождение при условии, что они не отчуждены на территории упомянутой Договаривающейся Стороны.

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

4. Освобождение от пошлин, сборов и налогов, о которых говорится в пункте 1 настоящей Статьи, будет применяться и в таких случаях, когда назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны предоставило в заем, во временное пользование другому авиапредприятию, авиационное оборудование с запасными частями, при условии, что это другое авиапредприятие пользуется таким же правом освобождения от пошлин, сборов и налогов на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Прямой транзит

К пассажирам, багажу и грузу, следующим прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны, которые не покидают зону аэропорта, определенную для них, применяется упрощенный контроль, за исключением мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, пиратства на воздушном транспорте и контрабанды наркотиков. Багаж и груз прямого транзита освобождаются от таможенных и других сборов.

Статья 11

Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии, взимаемые одной Договаривающейся Стороной для перевозок в направлении на/с территории другой Договаривающейся Стороны, должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, стандарт перевозок (как скорость и комфорт) и тарифы других авиапредприятий.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, должны быть по возможности согласованы между назначенными авиапредприятиями после консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть, и такая договоренность будет достигнута там, где это возможно, с применением механизма установления тарифов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

3. Согласованные таким образом тарифы будут представлены на утверждение авиационным властям Договаривающихся Сторон не менее, чем за 45 (сорок пять) дней до предполагаемой даты их введения. В специальных случаях этот период может быть сокращен по договоренности между авиационными властями.

4. Об утверждении тарифов может быть направлено уведомление. Однако, если ни одна из указанных властей не заявила в течение 30 (тридцати) дней с даты представления тарифов на утверждение, в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, о своем несогласии с предлагаемыми тарифами, то эти тарифы считаются утвержденными. В случае, если период представления, указанный в пункте 3 настоящей Статьи, сокращается, авиационные власти могут договориться, чтобы период уведомления о неодобрении был менее 30 (тридцати) дней.

5. В том случае, если тарифы не могут быть согласованы в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или, если в течение периода, применяемого в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, было направлено уведомление одной из авиационных властей о несогласии с каким-либо согласованным в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи тарифом, авиационные власти Договаривающихся Сторон приложат усилия к тому, чтобы определить тариф путем его согласования между собой.

6. Если авиационные власти Договаривающихся Сторон не могут договориться по любому тарифу, представленному, в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, или, по определению тарифа, в соответствии с пунктом 5 настоящей Статьи, разногласия должны разрешаться в соответствии с положениями Статьи 20 настоящего Соглашения

7. Тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей Статьи, остается в силе до установления нового тарифа. Однако, действие любого тарифа продлевается не более, чем на 12 (двенадцать) месяцев после даты истечения срока его действия.

Статья 12

Предоставление информации и статистики

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны будут предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны, по их требованию, такие периодические или другие статистические данные, которые могут быть разумно запрошены с целью пересмотра объемов перевозок, предоставляемых на договорных

линиях назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон. Эти данные будут включать всю информацию, необходимую для определения объема перевозок по договорным линиям, а также их начальные пункты отправления и конечные пункты прибытия.

Статья 13

Продажа транспортных документов, коммерческая деятельность и перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона, основываясь на принципах взаимности, предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободной продажи собственных перевозочных документов и услуг на ее территории, связанных с перевозкой пассажиров, груза и багажа, либо непосредственно, либо через агента по продаже, как в национальной, так и в любой свободно конвертируемой валюте, в соответствии с национальными законами и правилами, действующими на данной территории.

2. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон, на основе взаимности и в соответствии с национальными законами и правилами, имеют право переводить свободно по официальному обменному курсу с территории продажи на свою территорию суммы превышения доходов над расходами, полученные этими авиапредприятиями от эксплуатации договорных линий, связанных с перевозкой пассажиров, груза и багажа. В эту систему перевода включены также поступления от продажи, осуществленной прямо или через агента по продаже транспортных услуг, дополнительных услуг вспомогательного характера и нормальные коммерческие проценты, получаемые от таких платежей, которые начисляются до момента перевода.

3. В случае, если платежи между двумя Договаривающимися Сторонами регулируются специальным Соглашением, применяются положения такого Соглашения.

Статья 14

Представительство

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны имеет право, на основе взаимности, содержать на территории другой Договаривающейся Стороны свое представительство с техническим, коммерческим и административным персоналом, необходимым для обеспечения эксплуатации договорных линий. Этот персонал может состоять из граждан обеих Договаривающихся Сторон.

2. По усмотрению назначенного авиапредприятия требования к персоналу представительства могут быть удовлетворены путем назначения своего собственного

персонала или посредством использования услуг другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных выполнять соответствующие задачи на территории этой другой Договаривающейся Стороны.

3. Представители и персонал должны подчиняться законам и правилам, действующим на данной территории, и каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности в кратчайшие сроки будет предоставлять разрешения для работы, рабочие визы и все необходимые документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи.

Статья 15

Применение законов и правил

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания на этой территории, будут применяться к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие въезд, пребывание, выезд или транзит с ее территории пассажиров, экипажей, груза, почты и багажа и, в частности формальности, относящиеся к въезду-выезду, иммиграции и эмиграции, паспортным, таможенным, валютным, санитарным и карантинным правилам, принятым Договаривающейся Стороной, на территорию которой прибывает воздушное судно назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, будут применяться во время его пребывания в пределах указанной территории.

3. На основе взаимности не будут требоваться визы для выезда, пребывания и въезда экипажей воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, когда они отправляются тем же рейсом по обратному маршруту. Это относится и к случаям, когда экипаж по причине технического состояния воздушного судна или по состоянию здоровья остается в стране и возвращается следующим рейсом по обратному маршруту.

4. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет отдавать преимущества своему или любому другому авиапредприятию, выполняющему международные воздушные перевозки, перед авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, при применении таможенных, иммиграционных, карантинных и других видов процедур и формальностей или в использовании аэродромов, услуг служб управления воздушным движением и связанных с ними сооружений, находящихся под ее контролем.

Статья 16

Признание сертификатов и удостоверений

1. Удостоверения летной годности, компетентности и лицензии, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся Сторон, срок действия которых не истек, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной с целью эксплуатации договорных линий, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие свидетельства и удостоверения выдаются или подтверждаются, соответствуют или превышают минимальные стандарты, установленные для них в **К о н в е н ц и и**.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказать признать годность, применительно к полетам над своей территорией, квалификационных удостоверений и свидетельств, выданных своим гражданам авиационными властями другой Договаривающейся Стороны.

Статья 17

Аэропортовые и другие сборы

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право применять или давать разрешение на применение разумных и справедливых сборов за пользование аэропортами, сооружениями, техническими и другими средствами, при условии, что эти сборы не будут выше, чем взимаемые с других авиапредприятий, участвующих в **м е ж д у н а р о д н ы х** **а в и а п е р е в о з к а х**.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет поощрять проведение предварительных консультаций между их компетентными органами или организациями, ответственными за определение этих сборов, и назначенными авиапредприятиями (а там, где это возможно, и через представителей авиапредприятий), пользующимися сооружениями и услугами. В случаях предложений о введении новых сборов, соответствующее уведомление должно быть представлено пользователям услуг с тем, чтобы дать им возможность выразить свое мнение до их введения в действие.

Статья 18

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятые ими по отношению друг к другу обязательства защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляют неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по

международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., и положениями всех других международных документов в этой области, которые могут быть в будущем р а т и ф и ц и р о в а н ы и м и .

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

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

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдение упомянутых в пункте 3 настоящей Статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов, или другие незаконные акты, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или

аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 19

Консультации

1. Авиационные власти Договаривающихся Сторон будут время от времени консультировать друг друга в духе взаимного сотрудничества с целью обеспечения надлежащего выполнения настоящего Соглашения и его Приложения.

2. Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время потребовать проведения консультации с другой Договаривающейся Стороной в связи с толкованием , применением или изменением настоящего Соглашения. Такие консультации могут проводиться между авиационными властями Договаривающихся Сторон путем переписки или переговоров и должны начинаться не позже 60 (шестидесяти) дней со дня получения запроса, если Договаривающиеся Стороны не примут иного решения об увеличении или сокращении этого срока.

Статья 20

Урегулирование споров

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию или применению настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны в первую очередь будут стремиться разрешить его путем прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. В случае, если упомянутые авиационные власти не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

3. В случае, если урегулирование не может быть достигнуто вышеуказанными способами, спор, по запросу любой из Договаривающихся Сторон, будет передан на рассмотрение суда (здесь и далее "Арбитражный суд"), состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 60 (шестидесяти) дней с даты получения по дипломатическим каналам одной Договаривающейся Стороной от другой запроса на рассмотрение спора в Арбитражном суде, и третий арбитр назначается в течение последующих 60 (шестидесяти) дней. В случае, если любой из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в назначенный срок , любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной Организации Гражданской Авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров, в зависимости от обстоятельств.

5. Третий арбитр, назначенный в соответствии с положениями пункта 4, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности Председателя Арбитражного суда.

6. Арбитражный суд сам определяет свою процедуру.

7. Расходы Арбитражного суда, включая затраты на арбитров, распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

8. Договаривающиеся Стороны должны действовать в соответствии с промежуточным или окончательным решением Арбитражного суда.

9. Если любая из Договаривающихся Сторон не будет выполнять решения Арбитражного суда, принятого в соответствии с положениями настоящей Статьи, то другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить либо отозвать права или привилегии, которые она предоставила, в соответствии с настоящим Соглашением, Стороне, не выполнившей обязательства.

Статья 21

Изменения и дополнения

1. Любое изменение этого Соглашения, по которому достигнуто согласие между Договаривающимися Сторонами после проведения консультации, согласно Статье 19 этого Соглашения, вступит в силу в соответствии с положением пункта 1 Статьи 24 настоящего Соглашения.

2. Изменения и дополнения в Приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон и вступят в силу со дня совместно определенной ими даты.

3. В случае заключения многостороннего соглашения о воздушном транспорте с участием обеих Договаривающихся Сторон, настоящее Соглашение будет изменено с целью его соответствия этому соглашению в той части, в которой оно ему противоречит.

Статья 22

Регистрация

Настоящее Соглашение и любые изменения и дополнения к нему будут регистрироваться в Международной организации гражданской авиации и в Секретариате ООН.

Статья 23

Прекращение действий

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Одновременно уведомление такого же содержания будет незамедлительно направлено Международной организации гражданской авиации. 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 Сторон до истечения этого периода.

2. В случаях отсутствия подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной уведомления, будет считаться, что оно получено ею спустя 14 (четырнадцать) дней со дня его получения Международной организацией гражданской авиации.

Статья 24

Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок действия, вступает в силу с даты получения второй из дипломатических нот, которыми обменялись Договаривающиеся Стороны, и в которых они уведомляют друг друга о выполнении своих конституционных требований о вступлении в силу настоящего Соглашения.

2. С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращается в отношении обеих стран действие Соглашения о воздушном сообщении между Правительством Народной Республики Болгарии и Правительством СССР, подписанного в Софии 7 . 0 7 . 1 9 6 9 г .

В доказательство изложенного нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в г. София 15.09.1999 года в двух подлинных экземплярах, каждый на казахском, болгарском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае расхождений в толковании или переводе, текст на русском языке будет считаться преобладающим.

*За Правительство
Республики Казахстан*

*За Правительство
Республики Болгария*

Приложение к соглашению

Таблица маршрутов

Раздел А

1. Маршруты регулярных воздушных авиалиний, которые будут эксплуатироваться назначенным(и) авиапредприятием(ями) Республики Казахстан в обоих направлениях:
Пункты отправления в Республике Казахстан - Алматы
Промежуточные пункты - любой пункт по выбору
- С о ф и я
Пункты прибытия в Республике Болгария - любой пункт по выбору
Пункты за пределами

Раздел Б

1. Маршруты регулярных воздушных авиалиний, которые будут эксплуатироваться назначенным(и) авиапредприятием(ями) Республики Болгария в обоих направлениях:
Пункты отправления в Республике Болгария - София
Промежуточные пункты - любой пункт по выбору
- А л м а т ы
Пункты прибытия в Республике Казахстан - любой пункт по выбору
Пункты за пределами

2. Коммерческие права по пятой свободе воздуха в направлении в/из третьих стран по договорным регулярным авиалиниям могут быть использованы только в том случае, если они были предварительно согласованы и оговорены между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон и утверждены их авиационными властями.

3. Любой или все промежуточные пункты, а также пункты за пределами, могут быть пропущены по усмотрению назначенного авиапредприятия при выполнении одного или всех полетов при условии, что линия начинается и заканчивается на территории Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие.