

**О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и
Правительством Социалистической Республики Вьетнам о воздушном сообщении**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 сентября 2012 года № 1167
Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Одобрить прилагаемый проект Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о воздушном сообщении.
2. Уполномочить Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Жумагалиева Аскара Куанышевича подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о воздушном сообщении, разрешив вносить изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.
3. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

К. Масимов

О д о б р е н П о с т а н о в л е н и е м
П р а в и т е л ь с т в а
Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н
от 8 сентября 2012 года № 1167
Проект

Соглашение

**между Правительством Республики Казахстан и
Правительством Социалистической Республики Вьетнам
о воздушном сообщении**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Социалистической Республики Вьетнам, в дальнейшем именуемые "Стороны", являясь участниками Конвенции о Международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года и открытой для подписания в Вашингтоне, желая обеспечить высокий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности в международных воздушных перевозках, признавая важность международных воздушных перевозок в развитии торговли, туризма и инвестиций, желая заключить настоящее Соглашение с целью установления воздушного

сообщения между территориями Сторон, а также за их пределами, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

В целях настоящего Соглашения, если только иное не предусматривается контекстом, термин:

а) "Конвенция" означает Конвенцию о Международной гражданской авиации, подписанную в Чикаго 7 декабря 1944 года и открытую для подписания в Вашингтоне, и включает любое приложение, принятое согласно статье 90 Конвенции, и любую поправку к приложениям к Конвенции, принятую в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции в той степени, в которой эти приложения и поправки вступили в силу для государств обеих Сторон;

б) "авиационные власти" означает в отношении Республики Казахстан - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и любое лицо или орган, уполномоченные осуществлять любые функции, выполняемые указанным Министерством; и в отношении Социалистической Республики Вьетнам - Власти гражданской авиации Министерства транспорта Социалистической Республики Вьетнам и любое лицо или орган, уполномоченные осуществлять любые функции, выполняемые указанным Министерством;

с) "назначенные авиапредприятия" означает авиапредприятия, назначенные и уполномоченные в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

д) "территория" означает территорию государства каждой Стороны в соответствии со статьей 2 Конвенции;

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

ф) "договорные линии" и "установленные маршруты" имеют следующие значения: регулярное международное воздушное сообщение и маршруты, указанные в настоящем Соглашении, соответственно;

g) "емкость" означает: по отношению к воздушному судну - допустимую коммерческую загрузку воздушного судна на маршруте или части маршрута;

по отношению к определенной договорной линии - емкость воздушного судна, используемого на такой договорной линии, умноженную на частоту полетов, выполняемых таким воздушным судном, в течение данного периода, по установленному маршруту или части установленного маршрута;

h) "транспортный поток" означает перевозку пассажиров, багажа, груза и почты;

i) "тариф" означает любые цены, которые оплачиваются за перевозку пассажиров, багажа и/или груза, включая почту, при воздушной транспортировке, включая любые другие виды транспортировки, установленные авиапредприятиями, включая их агентов, и условия, обосновывающие такие цены;

j) "ставки сборов" означает сборы, взимаемые за использование аэропорта, средств аэронавигации и других сопутствующих услуг, предлагаемые одной Стороной другой Стороне.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, указанные в настоящем Соглашении, с целью установления регулярного международного воздушного сообщения по установленным маршрутам в соответствии с приложением к настоящему С о г л а ш е н и ю .

Авиапредприятие, назначенное каждой Стороной, пользуется при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

- a) пролетать без посадки через территорию другой Стороны;
- b) производить посадки на территории другой Стороны с некоммерческими целями;
- и
- c) производить остановки на территории другой Стороны в пунктах, определенных для такого установленного маршрута в приложении к настоящему Соглашению, с целью разгружать и загружать международный транспортный поток, багаж, груз и п о ч т у .

2. Ничто в пункте 1 настоящей статьи не рассматривается, как предоставление назначенному авиапредприятию одной Стороны привилегии принимать на борт на территории другой Стороны транспортный поток для перевозки между пунктами на территории другой Стороны за вознаграждение или по найму.

Статья 3

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Сторона имеет право назначить, письменно уведомив другую Сторону по дипломатическим каналам, одно или два авиапредприятия в целях эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. Каждая Сторона для использования маршрута между пунктами на определенных между собой авиалиниях Стороны назначает одно или два авиапредприятия.

3. По получении такого назначения авиационные власти другой Стороны в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 настоящей статьи незамедлительно предоставляет назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на

4. Авиационные власти одной Стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия другой Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами своего государства, действующими в отношении международного воздушного сообщения в соответствии с положениями Конвенции.

5. Каждая Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

6. Авиапредприятие, таким образом назначенное и получившее разрешение на выполнение полетов, может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что емкость согласована между назначенными авиапредприятиями Сторон, и тариф, установленный в соответствии с положениями статьи 12 настоящего Соглашения относительно определенной линии, вступил в силу.

Статья 4

Аннулирование и приостановка действия предоставленных прав

1. Каждая Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или временно приостановить использование предусмотренных в статье 2 настоящего Соглашения прав, предоставленных назначенному авиапредприятию другой Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:

- а) в любом случае, если не имеются доказательства того, что преимущественное владение и эффективный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, или его гражданам; или
- б) если это назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Стороны, предоставляющей эти права; или
- с) если это назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное приостановление, отмена или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил государства одной Стороны, такое право применяется только после консультации с другой Стороной.

Статья 5

Применение законов и правил

1. Законы и правила одной Стороны, регулирующие прибытие на его территорию, пребывание в ее пределах и отправление с территории этого государства пассажиров, экипажа, багажа, груза или почты, такие формальности, касающиеся въезда, выезда, эмиграции и иммиграции, а также таможенный контроль, медицинские и карантинные меры, валютные правила применяются к пассажирам, экипажу, багажу, грузу или почте, перевозимым воздушным судном назначенного авиапредприятия государства другой Стороны во время их пребывания на упомянутой территории.

2. Законы и правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие или отправление с ее территории воздушного судна, задействованного в международной аэронавигации или в полетах такого воздушного судна над указанной территорией, применяются к воздушному судну назначенного авиапредприятия другой Стороны и соблюдаются этим назначенным авиапредприятием по прибытию, пребыванию на территории или отправлению его воздушного судна с территории первой Стороны.

Статья 6

Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признанные действительными государством одной Стороны, и срок действия которых не истек, в целях эксплуатации договорных линий признаются действительными государством другой Стороны при условии, что требования, согласно которым такие удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными, соответствуют или выше минимальных стандартов, которые действуют или могут быть установлены в соответствии с Конвенцией. Тем не менее каждая Сторона при полетах над своей территорией оставляет за собой право отменить признание удостоверений о квалификации и свидетельства, выданные своим гражданам или признанные действительными другой Стороной или любой другой т р е т ь е й С т о р о н о й .

2. Если привилегии или условия, предоставляемые свидетельствами или удостоверениями, упомянутыми в пункте 1 настоящей статьи, выданные авиационными властями одной Стороны любому лицу или назначенному авиапредприятию или применительно к воздушному судну используются в эксплуатации договорных линий отличными от стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией, и если такое отличие было зарегистрировано Международной организацией гражданской авиации, другая Сторона может запросить проведения консультаций между авиационными властями Сторон с целью

удостоверения того, что требования по данному вопросу являются приемлемыми для них.

Статья 7

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона может в любое время запросить проведение консультаций относительно стандартов безопасности в любой области, связанных с экипажем, воздушными судами или их эксплуатацией, принятых государством другой Стороны. Такие консультации проводятся не позднее 30 дней с даты получения такого запроса другой Стороной.

2. Если в ходе таких консультаций одна Сторона констатирует, что другая Сторона неэффективно применяет и соблюдает стандарты безопасности в области, упомянутой в пункте 1 настоящей статьи, отвечающие стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией, то другая Сторона письменно уведомляется о такой констатации и мерах, которые необходимо предпринять для эффективного применения и соблюдения таких стандартов. Другая Сторона предпринимает соответствующие действия по исправлению положения в течение согласованного периода.

3. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые авиапредприятием или авиапредприятиями одной Стороны на линиях или с территории другой Стороны, в пределах территории другой Стороны, могут быть подвергнуты проверке уполномоченными представителями государства этой другой Стороны на борту и внешней проверке воздушных судов, проверке сроков действия документов на воздушные суда и экипажа, а также технического состояния воздушного судна и его оборудования при условии, что это не приведет к необоснованной задержке (в настоящей статье такая проверка именуется как "проверка на перроне").

4. Если такая проверка на перроне или серия проверок на перроне приводят:
а) к серьезным опасениям, что воздушное судно или эксплуатация воздушного судна не соответствуют минимальным стандартам, на данный момент установленным согласно Конвенции, или

б) к серьезным опасениям по недостаточно эффективному применению и управлению стандартами безопасности, установленными на момент проверки согласно Конвенции, Сторона, проводящая инспекцию, в целях статьи 33 Конвенции не будет ограничена в своих действиях по подготовке заключения о том, что требования, в соответствии с которыми свидетельства и удостоверения в отношении экипажа данного воздушного судна были выданы или признаны действительными, или что требования, в соответствии с которыми данное воздушное судно выполняет полеты, не

соответствуют минимальным стандартам, установленным согласно Конвенции, и не
п р е в ы ш а ю т и х .

5. В случае, если в доступе к проверке на перроне воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием государства одной Стороны, в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи будет отказано представителями этого авиапредприятия, другая Сторона не будет ограничена в своих действиях по подготовке заключения о том, что возникают серьезные проблемы, упомянутые в пункте 4 настоящей статьи.

6. Каждая Сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить или изменить разрешение на выполнение полетов назначенного авиапредприятия другой Стороны в случае, если первая Сторона принимает решение в результате проверки на перроне, в случае получения отказа на проведение проверки на перроне, консультаций или в любом ином случае, что необходимы незамедлительные действия для безопасного выполнения полетов авиапредприятием.

7. Любая мера одной Стороны, принимаемая в соответствии с пунктами 2 и 6 настоящей статьи, будет прекращена после того, как основание для принятия этой меры перестанет существовать.

Статья 8

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств, вытекающих из международного права, Стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, 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, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, или быть членами любых других международных договоров по авиационной безопасности, участниками к о т о р ы х я в л я ю т с я С т о р о н ы .

2. Стороны оказывают по запросу всю необходимую помощь друг другу по предотвращению актов незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и

экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Стороны в своих двусторонних отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации, и именуемыми как приложения к Конвенции в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов по месту их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находятся на их территории, и обслуживающий персонал аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Сторона соглашается с тем, что может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения положений авиационной безопасности, упомянутых в пункте 3 настоящей статьи, требуемых другой Стороной для въезда, выезда или пребывания в пределах территории этой другой Стороны. Каждая Сторона обеспечивает эффективное применение адекватных мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время загрузки на борт или выгрузки. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии разумных специальных мер безопасности в целях предотвращения конкретной угрозы.

5. В случае инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом воздушного судна или другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Стороны оказывают друг другу помощь путем содействия средствами связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или предотвращения его угрозы.

6. Если одна из Сторон отклонится от положений по авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти другой Стороны могут запросить немедленные консультации с авиационными властями этой Стороны.

Статья 9

Сборы

1. Аэропорты, воздушные трассы, контроль за воздушным движением и аэронавигационное обслуживание, авиационная безопасность и другие сопутствующие средства и услуги, которые предоставляются на территории одной Стороны, будут доступны для пользования авиапредприятиям государства другой Стороны на условиях, не менее благоприятных, чем те, которые предоставляются для любых

авиапредприятий, занятых в аналогичных международных воздушных перевозках.

2. Установление размера и порядка взимания сборов на территории одной Стороны с авиакомпании или назначенного авиапредприятия государства другой Стороны за пользование аэропортом, воздушными трассами, контроль за воздушным движением и аэронавигационное обслуживание, авиационная безопасность и другие сопутствующие средства и услуги будут справедливыми и равными.

3. Стороны поощряют проведение консультаций между их компетентными органами или организациями, ответственными за определение сборов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, и назначенными авиапредприятиями, пользующимися сооружениями и услугами. В случае 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 10

Регулирование емкости перевозок

1. Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим С о г л а ш е н и е м .

2. При эксплуатации договорных линий каждая из Сторон должна принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам этих назначенных авиапредприятий, которые эксплуатирует авиалинию по этому же установленному маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Сторон, должны 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, багажа, груза и почты между территориями обеих Сторон.

4. При эксплуатации установленных линий емкость должна быть согласована между назначенными авиапредприятиями Сторон и представлена для утверждения авиационным властям обеих Сторон.

5. Предоставляемая емкость и частота выполняемых полетов должны быть согласованы между основными назначенными авиапредприятиями Сторон, далее утверждены авиационными властями обеих Сторон прежде, чем начнутся полеты. Такая емкость и частота полетов, первоначально установленная, может быть пересмотрена авиационными властями Сторон и будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями Сторон.

Утверждение расписаний

2. Если назначенное авиапредприятие изъявляет намерение выполнять специальные рейсы в дополнение к тем рейсам, которые предусмотрены утвержденным расписанием, авиапредприятие заранее обращается с такой просьбой к авиационным властям заинтересованной Стороны, которые рассмотрят такую просьбу.

3. В случае выполнения полетов на установленном маршруте в одностороннем порядке, назначенное авиапредприятие одной Стороны заключает коммерческое соглашение с назначенным авиапредприятием другой Стороны до подачи заявки на маршрут.

Тарифы

1. Тарифы в отношении международного воздушного сообщения, выполняемого в/из/через территории двух Сторон, устанавливаются назначенными авиапредприятиями на разумных уровнях, в зависимости от сделанных выплат за все сопутствующие факторы, включая стоимость полета, разумную прибыль и тарифы других а в и а п р е д п р и я т и й .

2. Тарифы, установленные согласно пункту 1 настоящей статьи, а также размер агентских и комиссионных сборов с этих тарифов должны быть согласованы между назначенными авиапредприятиями Сторон, эксплуатирующими весь установленный маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Сторон. Несмотря на это, каждая Сторона имеет право вмешаться для того чтобы:

- а) предотвратить необоснованные дискриминационные цены либо практику;
- б) защитить потребителей от цен, которые являются необоснованно высокими или ограничивающими в связи со злоупотреблением доминантной позицией, и;
- с) защитить авиапредприятия от цен, которые искусственно занижены.

3. Назначенные авиапредприятия одной Стороны предоставляют по запросу авиационным властям другой Стороны информацию, касающуюся установления тарифов в виде и формате, определенных упомянутыми властями.

4. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 13

Добросовестная конкуренция

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Сторон предоставляются равные и справедливые возможности конкурировать при эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах между территориями обеих Сторон.

2. Ни одна Сторона не позволяет назначенному авиапредприятию ни в союзе с любыми другими авиапредприятиями, ни раздельно злоупотреблять положением на рынке способом, который имеется, либо существует его возможность, либо предназначен для воздействия в целях значительного ослабления конкурента или исключения конкурента с маршрута.

3. Действия назначенных авиапредприятий могут рассматриваться как недобросовестная конкуренция и быть предметом дополнительного изучения, если:

а) взимаемые за обслуживание установленных маршрутов тарифы и сборы в совокупности недостаточны для покрытия стоимости перевозок, к которым они относятся ;

б) при этом такая практика является не временной, а постоянной;

с) при этом такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб; и

д) действия свидетельствуют о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте в результате получения косвенных субсидий от государства.

Статья 14

Освобождение от таможенных пошлин и сборов

1. Доходы, полученные назначенным авиапредприятием одной Стороны на территории другой Стороны от эксплуатации договорных линий, будут освобождены этой другой Стороной от налогообложения, которое должно или могло бы быть применимо в соответствии с законодательством другой Стороны.

Это положение не применяется, если между Сторонами действует международный договор, предусматривающий подобное освобождение.

2. Воздушное судно, эксплуатируемое в международном воздушном сообщении назначенным авиапредприятием каждой Стороны, а также его табельное оборудование, запасные части и горюче-смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия) на борту такого воздушного судна освобождаются от всех таможенных пошлин, досмотровых сборов и других подобных сборов по прибытию на территорию другой Стороны, при условии, что такое

оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна до тех пор, пока они не будут вывезены обратно или использованы на борту воздушного судна на части полета, выполняемого над этой территорией.

3. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами и налогами, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, принятые на борт на территории любой Стороны в пределах ограничений, установленных компетентными органами государства указанной Стороны, предназначенных для использования в международном сообщении на борту воздушного судна государства другой Стороны;

б) запасные части и бортовое оборудование, ввезенные на территорию любой Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, используемого в международном сообщении назначенным авиапредприятием другой Стороны ;

в) топливо и горюче-смазочные материалы, предназначенные для снабжения воздушного судна, используемого в международном сообщении назначенным авиапредприятием другой Стороны, даже если такие горюче-смазочные материалы будут израсходованы на части маршрута, выполняемого над территорией Стороны, где они были приняты на борт ;

д) материалы, указанные в подпунктах а), б) и в) настоящего пункта, могут быть затребованы для содержания под таможенным надзором или контролем.

4. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, сохраняемые на борту воздушного судна государства любой Стороны, могут быть выгружены на территории другой Стороны только с разрешения таможенных органов государства этой Стороны. В этом случае они должны находиться под контролем упомянутых властей до тех пор пока не будут вывезены или в другом случае перемещены в соответствии с таможенным законодательством государства Стороны.

5. Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию любой Стороны и не покидающие зоны аэропорта, отведенной для этой цели, будут подвергаться упрощенному контролю без ущерба мерам безопасности по предотвращению незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и перемещения предметов и веществ, запрещенных к перевозке, предусмотренным национальным законодательством государства транзита.

Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию любой Стороны, также не облагаются налогами, таможенными пошлинами и сборами.

Статья 15

Учреждение представительств авиапредприятий

1. Назначенные авиапредприятия одной Стороны имеют право на взаимной основе размещать и содержать на территории другой Стороны своих представителей и административный, коммерческий, эксплуатационный и технический персонал в зависимости от потребностей, связанных с эксплуатацией договорных линий.

2. Эта потребность в персонале по выбору назначенных авиапредприятий одной Стороны может быть удовлетворена собственным личным составом или привлечением услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, осуществляющих деятельность на территории другой Стороны и уполномоченных выполнять такие услуги для других авиапредприятий.

3. Представители и персонал подпадают под действие законов и правил, действующих в государстве другой Стороны, соблюдая такие законы и правила каждая Сторона на взаимной основе и с минимальной задержкой предоставляет необходимую рабочую лицензию, визы на посещение и другие подобные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 16

Финансовые нормы

1. Каждое назначенное авиапредприятие имеет право продавать и выпускать свою собственную перевозочную документацию на территории другой Стороны через свои офисы продаж и на свое усмотрение через агентов. Такое авиапредприятие имеет право продавать такую перевозку, и любое лицо может свободно оплачивать эту транспортную услугу в любой свободно конвертируемой валюте и/или местной валюте.

2. Каждое назначенное авиапредприятие имеет право конвертировать и переводить, по необходимости, по официальному курсу обмена, излишки доходов над расходами, полученные в результате перевозки транспортного потока. При отсутствии соответствующего международного договора между Сторонами вышеуказанный перевод осуществляется в конвертируемой валюте в соответствии с национальным законодательством государства пребывания в области валютного регулирования.

3. Конвертация и перевод таких доходов разрешаются без ограничений по валютному курсу, применяемому при текущих транзакциях, который действует во время представления таких доходов для конвертации и перевода и не является предметом любых сборов, за исключением тех, которые обычно взимаются банками за проведение такой конвертации и перевода.

Статья 17

Представление статистической информации

Авиационные власти каждой Стороны представляют авиационным властям другой Стороны по их запросу такую периодическую или другую статистическую

информацию, которая может быть обоснованно затребована в целях пересмотра емкости, предоставляемой на договорных линиях назначенному авиапредприятию государства первой Стороны. Такая информация включает в себя все необходимые данные для определения объема перевозок, выполненных этими назначенными авиапредприятиями на договорных линиях, а также для определения пунктов загрузки и выгрузки этих перевозок.

Статья 18

Консультации и поправки

1. Авиационные власти Сторон периодически консультируются друг с другом с целью обеспечения выполнения положений настоящего Соглашения и приложения к **н а с т о я щ е м у** **С о г л а ш е н и ю**.

2. Если любая из Сторон пожелает изменить любое положение настоящего Соглашения или приложения к настоящему Соглашению, она может запросить консультации с другой Стороной. Такие консультации, которые могут быть проведены между авиационными властями путем обсуждений или перепиской, начнутся не позднее шестидесяти (60) дней с даты получения запроса запрашиваемой Стороной. Изменения и дополнения, внесенные в настоящее Соглашение таким способом, вступают в силу в порядке, предусмотренном статьей 21 настоящего Соглашения.

Статья 19

Урегулирование споров

1. В случае возникновения любого спора между Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения и приложения к настоящему Соглашению, Стороны в первую очередь прилагают все усилия для урегулирования его п у т е м п е р е г о в о р о в .

2. Если Стороны не смогут урегулировать спор путем переговоров, они могут договориться в зависимости от возникшего вопроса определить применяемое право и передать спор на рассмотрение соответствующему органу ООН; если Стороны не договорятся таким образом, то спор, по просьбе любой из Сторон передается на рассмотрение арбитражного суда, для чего каждая из Сторон назначает по одному арбитру. Назначенные арбитры определяют третьего арбитра, на которого возлагается обязанность председателя арбитражного суда. Каждая Сторона назначает арбитра не позднее шестидесяти (60) дней с даты получения любой из Сторон по дипломатическим каналам от другой Стороны извещения о проведении арбитражного суда по спору, а третий арбитр назначается не позднее последующих шестидесяти (60) дней. Если одна из Сторон не может назначить арбитра, или если третий арбитр не был назначен, президент совета Международной организации гражданской авиации может

по просьбе любой из Сторон сам назначить арбитра или арбитров, если это требуется в конкретном случае. Третий арбитр не может быть гражданином государства ни одной из Сторон.

3. Стороны обязуются исполнять любые решения, принятые согласно пункту 2 настоящей статьи, включая любую промежуточную рекомендацию, принятую согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. Если какая-либо из Сторон не выполняет любые решения, принятые согласно пункту 2 настоящей статьи, то другая Сторона может ограничить, приостановить или отменить любые права или привилегии, которые она предоставила согласно условиям настоящего Соглашения Стороне, не выполняющей обязательств.

5. Каждая Сторона несет необходимые расходы, равно как и выплачивает вознаграждение своему арбитру. Вознаграждение и необходимые расходы по третьему арбитру, а также расходы по деятельности арбитражного суда распределяются поровну между Сторонами.

Статья 20

Регистрация

Настоящее Соглашение и любые последующие изменения к нему подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации.

Статья 21

Вступление в силу, срок действия и прекращение действия

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.

Настоящее Соглашение остается в силе до тех пор, пока одна из Сторон не уведомит в письменной форме по дипломатическим каналам другую Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения.

Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. Действие настоящего Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления от другой Стороны, если такое уведомление не будет отозвано по взаимному согласию Сторон до истечения указанного периода. При отсутствии подтверждения о получении другой Стороной такого уведомления последнее будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в г. _____ года в двух экземплярах, каждый на казахском, вьетнамском, русском и английском языках, причем все тексты равно

аутентичны. В случае возникновения разногласий в толковании положений настоящего Соглашения, Стороны обращаются к тексту на английском языке.

*За Правительство
Республики Казахстан*

Вьетнам

*За Правительство
Социалистической Республики*

Приложение

к Соглашению между Правительством Республики Казахстан и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о воздушном сообщении

1. Назначенное авиапредприятие Республики Казахстан имеет право эксплуатировать договорные линии по следующим установленным маршрутам:

Пункты вылета	Промежуточные Пункты	П у н к т ы Социалистической Республике Вьетнам	в П у н к т ы за пределами
Любые пункты в Республике Казахстан	Любые пункты	Любые пункты Социалистической Республике Вьетнам	в Любые пункты в третьих странах

2. Назначенное авиапредприятие Социалистической Республики Вьетнам имеет право эксплуатировать договорные линии по следующим установленным маршрутам:

Пункты вылета	Промежуточные пункты	Пункты в Республике Казахстан	Пункты за пределами
Любые пункты Социалистической Республике Вьетнам	Любые пункты	Любые пункты в Республике Казахстан	Любые пункты в третьих странах

Пункты для назначенных авиапредприятий на территории Сторон определяются по согласованию между авиационными властями Сторон.

3. Назначенные авиапредприятия обеих Сторон могут при выполнении отдельного или всех полетов пропустить любой из вышеуказанных пунктов, при условии, что договорные линии на установленном маршруте начинаются в пунктах вылета этой т е р р и т о р и и .

4. Ничто в Соглашении не может рассматриваться как предоставление назначенным авиапредприятиям любой из Сторон права пятой степени свободы воздуха.

5. Ни один пункт на территории Республики Казахстан не может эксплуатироваться как промежуточный пункт или пункт за ее пределами без согласования между авиационными властями Сторон.

6. Ни один пункт на территории Социалистической Республики Вьетнам не может эксплуатироваться как промежуточный пункт или пункт за ее пределами без согласования между авиационными властями Сторон.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан