

О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Индия о воздушном сообщении

Закон Республики Казахстан от 10 декабря 1998 г. № 309-1

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Индия о воздушном сообщении, подписанное в Алматы 10 сентября 1993 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

неофициальный перевод

С о г л а ш е н и е

между Правительством Республики Казахстан

и Правительством Республики Индия о воздушном сообщении

(Официальный сайт МИД РК - Вступило в силу 29 декабря 1998 года)

Правительство Республики Казахстан и Правительство Республики Индия, именуемые в дальнейшем "Договаривающиеся Стороны", являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, желая развивать взаимные связи в области гражданской авиации и заключить Соглашение, в дополнение к упомянутой Конвенции, с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы, согласились о нижеследующем:

С т а т ь я 1

О п р е д е л е н и я

Для целей настоящего Соглашения, если только иное не следует из контекста:

а) термин "авиационные власти" означает в отношении Правительства Республики Казахстан - Министерство транспорта и, в отношении Правительства Республики Индия - Генерального директора Гражданской авиации, или в обоих случаях любое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять функции, которые в настоящее время выполняются указанными органами;

б) термин "авиапредприятие" означает любое авиационно-транспортное предприятие, предполагающее или осуществляющее эксплуатацию международного воздушного сообщения;

с) термин "воздушное сообщение" означает любое регулярное воздушное сообщение, выполняемое воздушным судном для перевозки пассажиров, грузов и

п о ч т ы ;

d) термин "объем перевозок" означает:

I) в отношении воздушного судна - грузоподъемность этого воздушного судна, осуществляющего полеты по всему маршруту или его части;

II) в отношении установленного воздушного сообщения - объем перевозок воздушного судна, используемого в таком воздушном сообщении, помноженный на частоту полетов, выполняемых таким воздушным судном на данный период по всему маршруту или его части;

e) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение согласно Статье 90 этой Конвенции и любую поправку к Приложениям или Конвенции согласно Статьям 90 и 94 Конвенции, если эти Приложения и поправки были приняты обеими Договаривающимися Сторонами;

f) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения;

g) термин "международное воздушное сообщение" означает воздушное сообщение, которое проходит через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;

h) термин "остановка с некоммерческими целями" означает посадку для любых других целей, кроме погрузки и выгрузки пассажиров, грузов и почты;

i) термин "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные воды, находящиеся под суверенитетом этого государства.

С т а т ь я 2

Предоставление прав перевозок

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Стороне права, определенные в настоящем Соглашении, с целью установления регулярного международного воздушного сообщения по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению. Такие линии и маршруты в дальнейшем соответственно именуется "договорные линии" и "установленные маршруты".

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне следующие права в отношении - регулярных международных воздушных линий:

a) - право полета через ее территорию без посадки;

б) - право производить посадки на ее территории с некоммерческими целями;

с) согласно положениям настоящего Соглашения, при эксплуатации договорных линий по установленному маршруту, авиапредприятие(-я) назначенной каждой Договаривающейся Стороной, будет также пользоваться правом производить загрузку и разгрузку на территории другой Договаривающейся Стороны в пункте(-ах),

указанных для этого маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, груза и почты международного следования.

3. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление права авиапредприятию (-ям) одной Договаривающейся Стороны брать на борт на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров и груз, включая почту, предназначенные для перевозки в другой пункт на территории другой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я 3

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить одно или два авиапредприятия для эксплуатации договорной линии по установленным маршрутам, сообщив об этом в письменном виде другой Договаривающейся Стороне.

2. По получении такого уведомления авиационные власти другой Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 настоящей Статьи незамедлительно предоставят каждому назначенному авиапредприятию соответствующие разрешение на полеты.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона также будет иметь право отказать в назначении любого из таких авиапредприятий и назначить другое, сообщив об этом в письменном виде.

4. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемые другой Договаривающейся Стороной в соответствии с положениями Конвенции при эксплуатации международных воздушных линий.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на полеты, о которых говорится 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 Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и эффективный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам. Для целей этого пункта выражение "преимущественное владение и эффективный контроль" означает, что в любом случае, когда назначенное авиапредприятие эксплуатирует воздушное сообщение по настоящему Соглашению, вступая в какое-либо соглашение с авиапредприятием любой другой страны или Правительства или граждан любой страны, то не будет считаться, что Договаривающаяся Сторона, назначившая это авиапредприятие, или ее граждане имеют преимущественное владение и эффективный контроль над назначенным

авиапредприятием, если эта Договаривающаяся Сторона или ее граждане не имеет:

- I) владением основной долей имущества назначенного авиапредприятия;
- II) эффективный контроль над управлением назначенным авиапредприятием; и
- III) владением и эффективным контролем над основной частью парка воздушных судов и оборудования, используемых при эксплуатации воздушного сообщения.

6. Назначенное и уполномоченное таким образом авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что выполняются положения Статей 11 и 14 настоящего Соглашения.

С т а т ь я 4

Аннулирование и приостановка

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на эксплуатацию или временно приостановить использование предусмотренных в Статье 2 настоящего Соглашения прав, предоставленных назначенному авиапредприятию(-ям) другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимым при использовании этих прав в любом из следующих случаев:

а) в любом случае, если она убеждена, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием(-ями) принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам;

б) в случае, если это авиапредприятие(-я) не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей ей эти права;

с) в случае, если авиапредприятие (-я) каким-либо иным образом не соблюдает условий, предписанных настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, временное приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, не являются необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, такое право будет использоваться только после консультации с другой Договаривающейся Стороной. В таком случае консультации состоятся в течении 60 дней с даты запроса, предъявленного одной из Договаривающихся Сторон на получение консультации.

С т а т ь я 5

Регулирование объема перевозок

Объем перевозок, выполняемых на договорном регулярном воздушном сообщении, должен соответствовать следующим условиям:

1. Назначенному авиапредприятию(-ям) обеих Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие (-я) одной

Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия(-ий) другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии обслуживаемые назначенным авиапредприятием (-ями) Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие (-я) и пунктами назначения в других странах.

4. Условия перевозки пассажиров, грузов и почты, погружаемых и выгружаемых в пунктах на установленных маршрутах на территориях третьих стран, будут соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

а) потребностей в перевозках между странами назначения и отправления;

б) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная авиалиния (-и), с учетом местных и региональных авиалиний, установленных авиапредприятиями государств, находящихся в этом районе;

с) потребностей в трансфертных перевозках.

5. Основываясь на принципах, изложенных в предыдущих пунктах, обеспечиваемый объем перевозок и частота полетов, выполняемых назначенными авиапредприятиями каждой Договаривающейся Стороны, будут согласованы между авиационными властями двух Договаривающихся Сторон.

6. Любое увеличение обеспечиваемого объема перевозок и/или частоты полетов, выполняемых назначенным авиапредприятием любой Договаривающейся Стороны, будет основываться главным образом на возросших потребностях в перевозках между территориями Договаривающихся Сторон и будет предметом согласования между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Объем перевозок и частота полетов, действующие на этот момент, будут оставаться в силе до принятия согласования, упомянутого выше.

С т а т ь я 6

С т а в к и с б о р о в

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может облагать или разрешит обложение справедливыми и разумными сборами за использования аэропортов и другие авиационные услуги при условии, что эти сборы не будут выше сборов, взимаемых с других авиапредприятий, выполняющих подобные международные перевозки.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет поощрять консультации между ее компетентными организациями, взимающими подобные сборы и назначенным

авиапредприятием, пользующимся такими услугами, а где возможно - через организации, представляющие такое авиапредприятие. Пользователи услуг получают своевременное уведомление о любых изменениях ставок сборов, с тем чтобы они могли выразить свое мнение до того, как эти изменения будут сделаны.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет отдавать предпочтение своему или любому другому авиапредприятию по отношению к авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, выполняющему подобные международные авиаперевозки, в применении таможенных, иммиграционных, карантинных и подобных правил или в использовании аэропортов, авиалиний, авиационных и других служб, находящихся под их контролем.

С т а т ь я 7

Освобождение от таможенных пошлин и других сборов

1. Воздушное судно назначенного авиапредприятия(-и) каждой Договаривающейся Стороны, используемое для международных перевозок, так же как и их табельное оборудование, запасы топлива, смазочные материалы и бортовые запасы (включая продовольствие, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, будут освобождены от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и других подобных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна до тех пор, пока они не будут вывезены обратно.

2. За исключением сборов за предоставленное обслуживание, также будут освобождаться от таких налогов, сборов и пошлин:

а) бортовые запасы, взятые на борт на территории одной Договаривающейся Стороны в объемах, установленных властями этой Договаривающейся Стороны, для использования на борту воздушного судна другой Договаривающейся Стороны, выполняющего полеты по установленному маршруту;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной из Договаривающихся Сторон для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием(-ми), назначенным другой Договаривающейся Стороной, на установленном маршруте;

с) топливо и смазочные материалы, предоставляемые на территории одной Договаривающейся Стороны для вылетающего воздушного судна назначенного авиапредприятия(-ий) другой Договаривающейся Стороны, выполняющего международные полеты, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, проходящего в пределах территории Договаривающейся Стороны, где они принимаются на борт.

Материалы, указанные в подпунктах а), б) и с) выше, по требованию могут быть

представлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

3. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до тех пор, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

4. Также будут освобождаться от всех налогов и/или пошлин предметы и товары, ввозимые на территорию одной Договаривающейся Стороны для исключительного пользования назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, а и м е н н о :

а) предметы, используемые для обустройства и функционирования представительств: например, все виды стройматериалов, мебель, предметы, оргтехника и т . д . ;

б) все виды телекоммуникаций, такой как телетайпные аппараты и аппараты радиосвязи или другое необходимое оборудование, используемое в пределах аэропорта ;

в) компьютерная система бронирования и эксплуатации, различные официальные документы, носящие фирменный знак авиапредприятия, такие как багажные ярлыки, авиабилеты, авианакладные, расписания, бортовые карты и т.д. Что касается транспортных средств, освобождаться от пошлин будут только автомобили автобусного типа, используемые для перевозок пассажиров и багажа между городским о ф и с о м и а э р о п о р т о м .

С т а т ь я 8

Применение национального законодательства

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие и отправление с ее территории воздушного судна, выполняющего международные полеты, или регулирующие эксплуатацию или навигацию такого воздушного судна в пределах ее территории, будут применяться к воздушному судну назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, такие как паспортные, таможенные, валютные, санитарные и карантинные правила, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте, перевозимым воздушным судном назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах упомянутой выше территории.

С т а т ь я 9

Прямые транзитные перевозки

1. Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться, исключая случаи, когда потребуется принятие мер безопасности против актов насилия, воздушного пиратства и провоза наркотических средств, лишь упрощенному контролю.

2. Багаж и грузы, следующие прямым транзитом, будут освобождаться от обложения таможенными сборами и другими подобными налогами.

С т а т ь я 1 0

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства является неотъемлемой частью настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, а также любой другой конвенции об авиационной безопасности.

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

3. Договаривающиеся Стороны в своих отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы обслуживающий персонал воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место пребывания которых находится на их территории, и обслуживающий персонал международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от обслуживающего персонала

воздушных судов соблюдения 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 эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона 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 воздушного судна или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предпринимать меры, которые она сочтет осуществимыми, для обеспечения того, чтобы воздушное судно, подвергшееся незаконному захвату или другим актам незаконного вмешательства на ее территории, задерживалось на земле, если только его вылет не будет являться необходимой мерой защиты человеческой жизни. По возможности, такие меры будут предприниматься на основе двусторонних консультаций.

7. Если одна из Договаривающихся Сторон не выполняет положений по авиационной безопасности, указанных в настоящей статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут потребовать немедленную консультацию у авиационных властей этой Стороны.

С т а т ь я 1 1

Т а р и ф ы

1. Для целей следующих пунктов, термин "тариф" означает ставки, выплачиваемые за перевозку пассажиров и грузов, и условия, на которых эти ставки применяются, включая ставки и условия предоставления агентских и других дополнительных услуг, но исключая вознаграждение и условия перевозки почты.

2. Тарифы, предписанные назначенному авиапредприятию(-ям) одной Договаривающейся Стороны за перевозку на территорию или с территории другой Договаривающейся Стороны, будут устанавливаться в разумных пределах с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль и такие характеристики авиалинии, как скорость, удобства и др.

3. Тарифы, указанные в пункте 2 настоящей Статьи, будут согласоваться назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, и такое

согласование по возможности будет достигаться путем использования ратификационного механизма Международной Ассоциации воздушного транспорта (I A T A) .

4. Согласованные таким образом тарифы будут представляться на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон, по меньшей мере, за шестьдесят (60) дней до предлагаемой даты их введения; в отдельных случаях этот срок может быть сокращен по согласованию с упомянутыми властями.

5. Это утверждение может быть дано специально. Если ни одни из авиационных властей не выразили свое несогласие в течение 30 дней с даты подачи в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, то такие тарифы будут считаться утвержденными. В случае если срок подачи будет сокращен, как указано в пункте 4, авиационные власти согласятся с тем, что срок, в течение которого любое несогласие должно быть сообщено, будет меньше тридцати (30) дней.

6. Если назначенные авиапредприятия не могут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, или если по каким-либо другим причинам тарифы не могут быть установлены в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, или в течение периода, указанного в пункте 5 настоящей Статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны передадут авиационным властям другой Договаривающейся Стороны уведомление об их несогласии с одним из тарифов, согласованных в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут пытаться установить такие тарифы путем двусторонних согласований .

7. Если авиационные власти не могут прийти к соглашению по утверждению какого-либо тарифа, представленного им на рассмотрение в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 6, спор будет решаться в соответствии с положениями Статьи 17 настоящего Соглашения .

8. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей Статьи, останутся в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с положениями настоящей Статьи. Тем не менее, срок действия тарифа не будет продлен на основании этого пункта более чем на двенадцать (12) месяцев после даты истечения его срока действия .

С т а т ь я 1 2

П е р е в о д д о х о д о в

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право перевода в свой головной офис разницы между доходами и расходами, полученными на территории первой Договаривающейся Стороны. Такие переводы, однако, будут производиться в любой

конвертируемой валюте на основе и в соответствии с правилами обмена иностранной валюты той Договаривающейся Стороны, на территории которой эти доходы получены

2. Такие переводы должны производиться на основе официального обменного курса для валютных платежей, или если нет официального обменного курса, то преваляющим будет рыночный обменный курс для валютных платежей.

3. При наличии между двумя Договаривающимися Сторонами специальных согласований, устанавливающих действующее урегулирование платежей, условия таких согласований будут применяться к переводам фондов согласно пункту 1
н а с т о я щ е й
С т а т ь и .

С т а т ь я 1 3

П р е д с т а в и т е л ь с т в о

1. Назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны будет разрешено, на основе взаимности, иметь на территории другой Договаривающейся Стороны своих представителей и коммерческий, оперативный и технический персонал, требуемый в связи с эксплуатацией договорных линий. Этот персонал подбирается среди граждан любой из Договаривающихся Сторон, если это необходимо.

2. Потребности в этом персонале, по желанию назначенного авиапредприятия, могут быть удовлетворены своим собственным персоналом или привлечением другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Договаривающейся Стороны, и уполномоченных осуществить такие услуги на территории этой Договаривающейся Стороны.

3. Представители и персонал будут подчиняться действующим законам и правилам другой Договаривающейся Стороны, и согласно таким законам и правилам, такая Договаривающаяся Сторона, на основе взаимности и с минимальной задержкой, будет предоставлять необходимое разрешение на работу, служебные визы или другие подобные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей
С т а т ь и .

4. Основываясь на принципе взаимности, каждая Договаривающаяся Сторона предоставит назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право заниматься продажей авиаперевозок на ее территории непосредственно самому или, по его усмотрению, через своих агентов. Каждое назначенное авиапредприятие будет иметь право продажи таких перевозок, и любое лицо может свободно приобрести такую перевозку в местной или свободно конвертируемой валюте.

С т а т ь я 1 4

Обеспечение оперативной информации

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны будут обеспечивать

предоставление своим назначенным авиапредприятием(-ями) авиационным властям другой Договаривающейся Стороны на их рассмотрение и утверждение, по крайней мере, за шестьдесят дней до введения в действие договорных линий, информацию, связанную с типом сообщения и его частотой, типом используемого воздушного судна и расписание полетов. Подобная информация будет также предоставляться, по крайней мере, тридцать (30) дней, если будут производиться любые изменения, касающиеся эксплуатации договорных линий.

2. Назначенные авиапредприятия будут также предоставлять любую другую информацию, которая может быть затребована авиационными властями другой Стороны для подтверждения того, что требования настоящего Соглашения должным образом соблюдаются.

С т а т ь я 1 5

Статистическая информация

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны обеспечивает предоставление своим назначенным авиапредприятием(-ями) авиационным властям другой Договаривающейся Стороны статистической информации, связанной с перевозками, выполняемыми в течение каждого месяца на договорных линиях на и из территории другой Договаривающейся Стороны, с указанием пунктов загрузки и выгрузки таких перевозок. Такие данные будут предоставляться своевременно после окончания каждого месяца.

С т а т ь я 1 6

Консультации и изменения

1. В духе тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению, надлежащему осуществлению и толкованию настоящего Соглашения и приложения к нему, между авиационными властями двух Договаривающихся Сторон периодически будут проводиться консультации.

2. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным изменить положения настоящего Соглашения, она может запросить консультацию у другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации, которые будут проводиться между авиационными властями, должны начаться в течении 60 дней от даты запроса, если обе Договаривающиеся Стороны не согласятся продлить этот срок. Любые изменения, согласованные таким образом, вступят в силу после их утверждения путем обмена дипломатическими нотами.

3. Изменения в Приложении могут быть согласованы между компетентными авиационными властями Договаривающихся Сторон и будут утверждаться путем обмена письмами.

Статья 17

Урегулирование споров

1. Любой спор, возникающий между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, будет разрешаться в первую очередь путем прямых переговоров.

2. Если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению на переговорах, они могут передать спор на рассмотрение другому лицу или организации. Если они не согласны с этим, то спор, по просьбе одной из Договаривающихся Сторон, будет передан на рассмотрение Арбитражного суда, для чего каждая из Договаривающихся Сторон назначает со своей стороны по арбитру. Назначенные арбитры определяют третьего арбитра, на которого возлагается обязанность Председателя Арбитража. Стороны назначают своего арбитра в течение 60 суток с момента получения по дипломатическим каналам извещения о предложении решить спорные вопросы путем Арбитража. Председатель Арбитража назначается в течении следующих 60 суток. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначает своего арбитра или третий член Арбитража не назначен в установленное время, Договаривающиеся Стороны могут просить Председателя Совета Международной Организаций Гражданской Авиации назначить арбитра и (или) Председателя Арбитража. В любом случае третий арбитр будет являться гражданином третьей страны.

3. Арбитраж будет определять порядок своей работы, и устанавливать долевое участие в промежуточных и заключительных расходах по Арбитражу.

4. Договаривающиеся Стороны обязуется выполнять любые решения, принятые согласно пунктам 2 и 3 настоящей Статьи.

Статья 18

Применение многосторонних авиационных Конвенций

1. Положения Конвенции в той степени, в которой они применимы к воздушному сообщению, устанавливаемому согласно настоящего Соглашения, будут оставаться в силе в их прежней форме для Договаривающихся Сторон в период действия настоящего Соглашения, пока обе Договаривающиеся Стороны не ратифицируют любое дополнение к Конвенции, которое будет должным образом введено в действие. В этом случае Дополненная Конвенция будет оставаться в силе на период действия
э т о г о С о г л а ш е н и я .

2. Если общая многосторонняя авиационная конвенция вступит в силу в отношении обеих Договаривающихся Сторон, то положения такой конвенции будут преобладать.

Статья 19

Приложение

Приложение к настоящему Соглашению будет считаться частью этого Соглашения,

и все ссылки на это Соглашение будут включать ссылки на его Приложение, если не будет специально оговорено другое.

С т а т ь я 2 0

Р е г и с т р а ц и я

Настоящее Соглашение и все последующие изменения к нему будет регистрироваться в Совете Международной организации гражданской авиации.

С т а т ь я 2 1

Прекращение действия Соглашения

Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление будет незамедлительно передано в Совет Международной Организации гражданской авиации . В этом случае действие Соглашения прекращается через 12 месяцев после даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление не будет отозвано по договоренности до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной, уведомление будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной Организацией гражданской авиации.

С т а т ь я 2 2

В с т у п л е н и е в с и л у

После выполнения необходимых конституционных процедур, настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания.

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

Совершено в городе Алматы 10 сентября 1993 года в 2-х подлинных экземплярах, каждый на казахском, хинди и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

В случае споров английский текст имеет преимущество.

За Правительство

Республики Казахстан

Республики Индия

За Правительство

Приложение

Часть 1

Назначенные авиапредприятия Казахстана имеют право эксплуатировать договорные линии по следующему маршруту:

Пункты отправления	Пункты	Промежуточные пункты	назначения	пределами	Пункты	Пункты за
Пункты в Казахстане	Китай	Пакистан	Калькута	Китай	Нью-Дели	Пакистан
		И р а н				И р а н
	Афганистан		Афганистан			

Часть 2

Назначенные авиапредприятия Индии имеют право эксплуатировать договорные линии по следующему маршруту:

Пункты отправления	Пункты	Промежуточные пункты	назначения	пределами	Пункты за
Пункты в Индии	Кыргызстане,	Пункты в	Кыргызстане,	Алматы	Пункты в
	Таджикистане,		Таджикистане,		
	Туркменистане,		Туркменистане,		
	Азербайджане,		Азербайджане,		
	Узбекистане		Узбекистане		

П р и м е ч а н и е

1. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон могут эксплуатировать круговое-несимметричное (round-robin) сообщение между пунктом назначения на территории другой Договаривающейся Стороны и промежуточным пунктом и пунктом за пределами, указанным в их соответствующих Таблицах маршрутов, без предоставления Пятой степени свободы на выполнение полетов, в к а ж д о м п о л е т е .

2. Любой промежуточный пункт и пункт за пределами будут обслуживаться назначенными авиапредприятиями каждой Договаривающейся Стороны без предоставления Пятой степени свободы на выполнение полетов.