



О проекте Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о международном воздушном сообщении"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 марта 2008 года N 278

Сноска. Проект Закона отозван из Мажилиса Парламента РК постановлением Правительства РК от 31.03.2009 N 436.

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о международном воздушном сообщении".

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан *К. Масимов*
проект

Закон Республики Казахстан О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о международном воздушном сообщении

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о международном воздушном сообщении, подписанное в Гонконге 22 декабря 2006 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о международном воздушном сообщении

Правительство Республики Казахстан и Правительство Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики (далее -

Специальный Административный Район Гонконг), именуемые в дальнейшем Стороны, желая заключить настоящее Соглашение с целью обеспечения рамок воздушного сообщения между Республикой Казахстан и Специальным Административным Районом Гонконг, и за их пределами, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

В целях настоящего Соглашения, если только иное не следует из контекста:

(а) 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 Сторонами;

(b) термин "авиационные власти" означает в отношении Республики Казахстан Министерство транспорта и коммуникаций, а в отношении Специального Административного Района Гонконг Директора гражданской авиации или в обоих случаях любое лицо или орган, уполномоченный выполнять любые функции, осуществляемые в настоящий момент вышеуказанными властями, или подобные ф у н к ц и и ;

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

(d) термин "территория" по отношению к Республике Казахстан имеет значение "территория", указанное в статье 2 Конвенции и по отношению к Специальному Административному Району Гонконг, включая остров Гонконг, Коулун и Новые Т е р р и т о р и и ;

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

(f) термин "ставка сбора" означает сборы с авиапредприятий, взимаемые компетентными органами или разрешаемые ими, за пользование имуществом или оборудованием аэропорта или аэронавигационными средствами, включая относящиеся к ним услуги и оборудование для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и грузов;

(g) термин "объем перевозок" означает:

i) в отношении воздушного судна - количество мест и/или максимально вмещаемый груз этого воздушного судна;

ii) в отношении установленного воздушного сообщения объем перевозок

воздушного судна, используемого в таком воздушном сообщении, умноженный на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном в течение определенного периода на всем маршруте или части маршрута;

(h) термин "Соглашение" включает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые поправки к приложению или к настоящему Соглашению.

Статья 2

Положения Чикагской Конвенции, применимые к международному воздушному сообщению

При выполнении настоящего Соглашения Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции, включая приложения к Конвенции, применяемые Сторонами, в той степени, в которой эти положения применимы к международному воздушному сообщению.

Статья 3

Предоставление прав

(1) Каждая Сторона предоставляет другой Стороне следующие права в отношении ее международного воздушного сообщения:

(a) право пролета над ее территорией без посадок;

(b) право производить остановки на ее территории с некоммерческими целями.

(2) Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, указанные в настоящем Соглашении, с целью осуществления международного воздушного сообщения по маршрутам, установленным в соответствующей части приложения к настоящему Соглашению. Такие сообщения и маршруты в дальнейшем именуется как "договорные линии" и "установленные маршруты" соответственно. При эксплуатации договорной линии по установленному маршруту назначенные авиапредприятия каждой Стороны, в дополнение к правам, указанным в пункте (1) настоящей статьи, пользуются правом производить остановки на территории другой Стороны в пунктах, определенных для этого маршрута в соответствии с приложением к настоящему Соглашению, с целью принятия на борт и выгрузки пассажиров, багажа и грузов, включая почту, раздельно или комбинировано.

(3) Ничто в пункте (2) настоящей статьи не рассматривается, как предоставление назначенного авиапредприятия одной Стороны права принимать на борт в пункте на территории другой Стороны пассажиров, багажа и груза, включая почту, перевозимых на условиях аренды или за вознаграждение, и предназначенных для другого пункта на территории другой Стороны.

(4) Если, в случае вооруженного конфликта, политических волнений или ситуаций,

или особых и чрезвычайных обстоятельств, назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны не могут эксплуатировать линию по своему обычному маршруту, то другая Сторона приложит все усилия для того, чтобы способствовать продолжению эксплуатации такой линии по соответствующим, временно измененным маршрутам.

Статья 4

Назначение и получение разрешения авиапредприятиями

(1) Каждая Сторона имеет право назначить одну или несколько авиапредприятий в целях эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, отменить или изменить такие назначения письменным уведомлением другой Стороне.

(2) По получению такого назначения другая Сторона, в соответствии с положениями пунктов (3) и (4) настоящей статьи, безотлагательно предоставит назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям соответствующие разрешения на выполнение полетов.

(3) (a) Авиационные власти Республики Казахстан имеют право отказать в предоставлении разрешений на выполнение полетов, упомянутых в пункте (2) настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в пункте (2) статьи 3 настоящего Соглашения, в любом случае, если она не имеет доказательств того, что авиапредприятие зарегистрировано, и основное место ее деятельности находится в Специальном Административном Районе Гонконг.

(b) Авиационные власти Специального Административного Района Гонконг имеют право отказать в предоставлении разрешений на выполнение полетов, упомянутых в пункте (2) настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в пункте (2) статьи 3 настоящего Соглашения, в любом случае, если она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Правительству Республики Казахстан или ее гражданам.

(4) Авиационные власти одной Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством и правилами, обычно и разумно применяемыми такими властями к международному воздушному сообщению.

(5) Когда авиапредприятие было, таким образом, назначено и получило разрешение на выполнение полетов, оно может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что авиапредприятие соблюдает применяемые положения настоящего Соглашения.

Статья 5

Аннулирование или приостановление действия разрешения на выполнение полетов

(1) Авиационные власти каждой Стороны имеют право аннулировать разрешение на выполнение полетов или временно приостановить использование прав, указанных в пункте (2) статьи 3 настоящего Соглашения, авиапредприятие, назначенное другой Стороной, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:

(a) (i) в отношении Правительства Республики Казахстан - в случае, если она не имеет доказательств того, что авиапредприятие зарегистрировано, и основное место его деятельности находится в Специальном Административном Районе Гонконг; или

(ii) в отношении Правительства Специального Административного Района Гонконг - в случае, если она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Правительству Республики Казахстан или ее гражданам;

(b) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законодательство и правила Стороны, предоставляющей эти права; или

(c) если авиапредприятие каким-либо иным образом не в состоянии выполнять полеты в соответствии с условиями, предписанными настоящим Соглашением.

(2) Если немедленное аннулирование, временное приостановление разрешения на эксплуатацию или требование выполнения условий, упомянутых в пункте (1) настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законодательства, такое право используется только после консультаций с другой Стороной.

Статья 6

Принципы регулирования эксплуатации договорных линий

(1) Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

(2) При эксплуатации договорных линий, назначенные авиапредприятия каждой Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам, которые последние выполняют на всех маршрутах или участке тех же маршрутов.

(3) Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках на установленных маршрутах и иметь первоочередной задачей предоставление такого объема перевозок, который при разумном коэффициенте загрузки отвечал бы существующим и разумно

которые могут быть согласованы с другими авиапредприятиями, выполняющими полеты по всему тому маршруту или на участке того же маршрута, до представления таких тарифов на утверждение. Однако ни назначенные авиапредприятия не могут уклоняться от предложения, ни авиационные власти от одобрения любого тарифа, если это авиапредприятие не смогло достичь согласия с другим назначенным авиапредприятием по такому тарифу, или потому что, никакое другое назначенное авиапредприятие не эксплуатирует тот же самый маршрут.

Ссылки в настоящем и предыдущих пунктах на "тот же маршрут" являются ссылкой на эксплуатируемый, а не на установленный маршрут.

(4) Любой тариф, предложенный за перевозку между Республикой Казахстан и Специальным Административным Районом Гонконг, представляется авиационным властям Сторон назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями, добивающимися утверждения, в такой форме, в какой авиационные власти могут отдельно требовать для установления деталей, упомянутых в пункте (1) настоящей статьи. Он должен быть представлен не менее чем за 60 дней (или в такой короткий период, о котором авиационные власти Сторон могут договориться) перед предложенной датой вступления в силу. Предлагаемый тариф считается представленным авиационным властям Стороны с даты его получения этими авиационными властями.

(5) Любой предложенный тариф может быть утвержден в любое время авиационными властями Сторон при условии, что он был представлен в соответствии с пунктом (4) настоящей статьи, и считается утвержденным авиационными властями Стороны, если только в течение 30 дней (или в такой короткий период, о котором авиационные власти Сторон могут договориться) с даты представления авиационные власти одной Стороны не направили авиационным властям другой Стороны письменное уведомление о не утверждении представленного тарифа.

(6) Если уведомление о неутверждении дано в соответствии с положениями пункта (5) настоящей статьи, авиационные власти Сторон могут совместно определить тариф. Для этой цели, одна Сторона может в течение 30 дней со дня подачи уведомления о неутверждении запросить консультации между авиационными властями Сторон, которые состоятся в течение 30 дней с даты получения такого письменного запроса другой Стороной.

(7) Если тариф не был утвержден авиационными властями Стороны в соответствии с пунктом (5) настоящей статьи, и, если авиационные власти Сторон совместно не определили тариф в соответствии с пунктом (6) настоящей статьи, то спор может быть урегулирован в соответствии с положениями статьи 15 настоящего Соглашения.

(8) Соблюдая пункт (9) настоящей статьи, тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей статьи, остается в силе до тех пор, пока не устанавливается заменяющий тариф.

(9) Срок действия тарифа не продлевается действием пункта (8) настоящей статьи, за исключением договоренности между авиационными властями Сторон, и на такой срок, о каком они могут договориться:

(а) если срок действия тарифа больше, чем двенадцать (12) месяцев;

(б) если тариф не имеет даты окончания срока действия, более чем на двенадцать (12) месяцев с даты, когда заменяющий тариф представлен авиационным властям Стороны назначенного авиапредприятия Стороны.

(10) (а) Тарифы, которые взимаются назначенными авиапредприятиями Республики Казахстан за перевозку между Специальным Административным Районом Гонконг и третьим государством, подлежат утверждению авиационными властями Специального Административного Района Гонконг и, если необходимо, третьим Государством; Тарифы, которые взимаются назначенными авиапредприятиями Специального Административного Района Гонконг за перевозку между Республикой Казахстан и третьим Государством, подлежат утверждению авиационными властями Республики Казахстан и, если необходимо, третьего Государства.

(б) любой предложенный тариф для такой перевозки представляется назначенным авиапредприятием одной Стороны, добывающейся утверждения такого тарифа, авиационным властям другой Стороны. Он должен быть представлен в такой форме, в какой эти авиационные власти могут требовать для установления деталей, упомянутых в пункте (1) настоящей статьи, и не менее чем за 90 дней (или в такой короткий период, какой они могут установить) перед предложенной датой введения. Предлагаемый тариф считается представленным авиационным властям Стороны с даты его получения этими авиационными властями;

(с) такой тариф может быть утвержден в любое время авиационными властями Стороны, которым он был представлен, и считается утвержденным ими, если только в течение 30 дней с даты представления они не направят назначенному авиапредприятию, добывающемуся утверждения такого тарифа, письменное уведомление о неутверждении;

(д) авиационные власти Стороны могут отменить одобрение любого такого тарифа, утвержденного или считающегося утвержденным ими, уведомив в течение 90 дней назначенное авиапредприятие другой Стороны, использующее такой тариф. Данное авиапредприятие прекратит использование такого тарифа к концу данного периода.

(11) Несмотря на положения пункта (5) и подпункта (с) пункта (10) настоящей статьи, авиационные власти Стороны утверждают любой предложенный тариф, представленный им назначенным авиапредприятием, который соответствует (к примеру, по ценовому уровню, условиям и сроку годности, но не обязательно используемому маршруту) тарифу, представленному авиапредприятием этой Стороны для подобных полетов между теми же пунктами или является более заниженным или завышенным, чем этот тариф.

Статья 8

Таможенные пошлины и налоги

(1) Воздушные суда, эксплуатируемые в международном воздушном сообщении назначенными авиапредприятиями одной Стороны, их табельное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, и бортовые запасы, которые находятся на борту таких воздушных судов, освобождаются другой Стороной на взаимной основе от всех таможенных пошлин, налогов, и подобных платежей и сборов, не основанных на стоимости услуг, предоставляемых по прибытии, при условии, что такое табельное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические запасы, запасные части, включая двигатели и бортовые запасы, остаются на борту воздушных судов.

(2) Табельное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, бортовые запасы (включая, но не ограничиваясь такими предметами, как продукты питания, напитки и табачные изделия), отпечатанные бланки билетов, авианакладные, любой рекламный материал, который несет эмблему назначенного авиапредприятия одной Стороны и обычный печатный материал, бесплатно распространяемый этим назначенным авиапредприятием или от его имени, ввезенный на территорию другой Стороны этим назначенным авиапредприятием или принятый на борт воздушных судов, эксплуатируемых этим назначенным авиапредприятием, будут освобождены другой Стороной на взаимной основе от всех таможенных пошлин, налогов и подобных платежей и сборов, не основанных на стоимости услуг, предоставляемых по прибытию, даже когда такое табельное оборудование и эти предметы используются на участке маршрута, проходящего над территорией другой Стороны.

(3) Табельное оборудование и другие предметы, указанные в пунктах (1) и (2) настоящей статьи, по требованию могут быть помещены под надзор или контроль таможенных властей другой Стороны.

(4) Табельное оборудование и другие предметы, упомянутые в пункте (1) настоящей статьи, могут быть выгружены на территории другой Стороны с разрешения таможенных властей государства этой другой Стороны. В этих случаях такое табельное оборудование и такие другие предметы пользуются, на основе взаимности освобождением, предусматриваемым пунктом (1) настоящей статьи, до тех пор, пока они не будут вывезены обратно или не получают другого назначения в соответствии с законами и правилами, действующими на территории этой другой Стороны. Таможенные власти этой другой Стороны могут, тем не менее, потребовать, чтобы такое табельное оборудование и такие предметы были помещены под их наблюдение до такого времени.

(5) Освобождения, предусмотренные настоящей статьей, также допустимы, в случаях, когда назначенное авиапредприятие одной Стороны заключило соглашение с другим авиапредприятием или авиапредприятиями о займе или передаче в пределах территории другой Стороны табельного оборудования и других предметов, указанных в пунктах (1) и (2) настоящей статьи, при условии, что это другое авиапредприятие или авиапредприятия также пользуются таким же освобождением от этой другой Стороны.

(6) Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию Стороны, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и подобных платежей и сборов, не основанных на стоимости обслуживания по прибытию и отправке.

Статья 9

Авиационная безопасность

(1) Каждая Сторона подтверждает, что взятое ею обязательство по отношению к другой Стороне защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Каждая Сторона, в частности, действует в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, заключенной в городе Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, заключенной в городе Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, заключенной в городе Монреале 23 сентября 1971 года и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, совершенного в городе Монреале 24 февраля 1988 года, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, и Конвенцию о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанной в городе Монреале 1 марта 1 9 9 1 г о д а .

(2) Каждой Стороне предоставляется по запросу любая необходимая помощь от другой Стороны, необходимая для предотвращения актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и средств аэронавигации, и 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. Каждая Сторона требует, чтобы эксплуатанты воздушных судов ее регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на ее территории, и эксплуатанты аэропортов на

ее территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

(4) Каждая Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения положений по 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 посадки или погрузки. Каждая Сторона также положительно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии разумных специальных мер безопасности в целях предотвращения конкретной угрозы.

(5) В случае инцидента или угрозы инцидента незаконного захвата воздушных судов или других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или средств аэронавигации, каждая Сторона оказывает помощь другой Стороне путем содействия средствами связи и принятием других соответствующих мер, предназначенных для быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 10

Предоставление статистической информации

Авиационные власти каждой Стороны по запросу представляют авиационным властям другой Стороны периодическую или статистическую информацию, которая может разумно требоваться с целью определения объема перевозок, обеспечиваемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями этой Стороны. Такая информация включает всю информацию, требуемую для определения объема перевозок, выполненных этими авиапредприятиями на договорных линиях, и пункты отправления и назначения такой перевозки.

Статья 11

Конвертация и перевод доходов

(1) Назначенные авиапредприятия Республики Казахстан имеют право конвертировать и переводить в Республику Казахстан из Специального Административного Района Гонконг по необходимости суммы от местных доходов, превышающие местные расходы. Назначенные авиапредприятия Специального Административного Района Гонконг имеют право конвертировать и переводить в Специальный Административный Район Гонконг из Республики Казахстан по необходимости суммы от местных доходов, превышающие местные расходы.

(2) Конвертация и перевод таких доходов разрешаются без ограничений на основе

обменного курса, применимого к текущему переводу, который вступил в силу во время представления таких доходов к конвертации и переводу, и не подвергаются никаким сборам, кроме сборов, обычно взимаемых банками при выполнении такой конвертации и

п е р е в о д а

(3) Суммы от местных доходов, превышающие местные расходы, получаемые назначенным авиапредприятием (-ями) Сторон от эксплуатации договорных линий, являются предметом налогообложения в соответствии с законодательством и правилами Сторон.

Статья 12

Представительство авиапредприятия и коммерческая деятельность

(1) Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют право в соответствии с законами и правилами другой Стороны, касающимися въезда, пребывания и найма персонала, ввозить и содержать на территории этой другой Стороны свой управленческий, технический, эксплуатационный и другой штат специалистов, требуемый для обеспечения авиaperевозок.

(2) Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют право производить продажу авиaperевозок на территории другой Стороны напрямую либо через агентов. Назначенные авиапредприятия каждой Стороны имеют право продавать, а любое лицо свободно приобретать такие перевозки в местной валюте или в любой другой, свободно конвертируемой валюте.

Статья 13

Ставки сборов

(1) Сторона не устанавливает или не разрешает устанавливать назначенным авиапредприятиям другой Стороны ставки сборов, превышающие ставки сборов, установленные для взимания с их собственных авиапредприятий, выполняющих подобное международное воздушное сообщение.

(2) Каждая Сторона способствует проведению консультаций по применению ставок сборов между компетентными органами, устанавливающими эти сборы, и авиапредприятиями, использующими услуги и средства, предлагаемые этими органами, по возможности через организации, представляющие авиапредприятия. Обоснованное уведомление о любых предложениях по изменению ставок сборов должно быть представлено таким пользователям услуг, с тем, чтобы дать им возможность выразить свое мнение до введения этих изменений. Каждая Сторона в дальнейшем способствует обмену соответствующей информацией касательно ставок сборов между своими компетентными органами, устанавливающими ставки сборов, и такими пользователями

Статья 14

Консультации

Одна Сторона в любое время может запросить консультации по вопросам выполнения, толкования, применения или внесения поправок к настоящему Соглашению. Такие консультации начинаются в течение 60 дней с даты получения другой Стороной такой просьбы в письменном виде, если только Стороны не договорились об ином.

Статья 15

Урегулирование споров

(1) В случае возникновения любого спора между Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, Стороны, в первую очередь, стремятся урегулировать спор путем переговоров.

(2) Если Стороны не достигнут решения по урегулированию спора путем переговоров, спор передается ими такому лицу или органу как это может быть согласовано между ними или, по запросу одной из Сторон, на рассмотрение арбитражного суда, состоящего из трех арбитров, который сформируется следующим образом:

(а) в течение 30 дней после получения запроса об арбитраже каждая Сторона назначает одного арбитра. Гражданин третьего государства, которое может считаться нейтральным по отношению к спору, действует в качестве президента арбитража и должен быть назначен как третий арбитр, по договоренности между двумя арбитрами в течение 60 дней с даты назначения второго;

(б) если в течение сроков, указанных выше, не было сделано какое либо назначение, Сторона может запросить президента Совета Международной организации гражданской авиации сделать необходимое назначение в течение 30 дней. Если президент считает, что он является гражданином государства, которое не может быть признано нейтральным по отношению к спору, главный вице-президент, не дисквалифицированный на этой основе, сделает назначения.

(3) Исключая то, что в дальнейшем предусмотрено в настоящей статье или иным образом согласовано Сторонами, арбитраж определяет пределы своей юрисдикции и устанавливает свои собственные процедуры. По указанию арбитражного суда или по запросу Стороны, совещание по определению конкретных вопросов, нуждающихся в решении на арбитраже, и следующие особые процедуры проводятся не позже, чем через 30 дней со дня установления полного состава арбитражного суда.

(4) Исключая то, что каким либо образом согласовано Сторонами или предписано арбитражным судом, каждая Сторона должна представить меморандум в течение 45

дней со дня установления полного состава арбитражного суда. Ответы представляются в течение последующих 60 дней. Арбитражный суд проводит слушание по запросу одной Стороны, или по своему усмотрению в течение 30 дней после представления о т в е т о в .

(5) Арбитраж принимает меры для того, чтобы дать письменное решение в течение 30 дней после завершения слушания или, если слушание не проводилось, с даты представления обоих ответов. Решение принимается большинством голосов.

(6) Сторона может направить просьбу о разъяснении решения в течение 15 дней после его получения, и такое разъяснение представляется в течение 15 дней после п о д а ч и т а к о й п р о с ь б ы .

(7) Решение арбитража обязательно для Сторон.

(8) Каждая Сторона оплачивает услуги своего назначенного арбитра. Другие расходы арбитражного суда в равной мере оплачиваются обеими Сторонами, включая любые расходы президента или вице-президента Совета Международной организации гражданской авиации при выполнении процедур, указанных в подпункте (б) пункта 2 настоящей статьи.

Статья 16

Поправки

Любые поправки в настоящее Соглашение, согласованные Сторонами, вступают в силу, когда это подтверждено в письменной форме путем обмена нотами между Сторонами. Такие поправки являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

Статья 17

Прекращение действия Соглашения

Одна Сторона может в любое время уведомить в письменной форме другую Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Действие настоящего Соглашения прекращается в полночь (в местности получения уведомления) незамедлительно, до истечения первой годовщины со дня получения такого уведомления другой Стороной, если только такое уведомление не отозвано по договоренности до истечения этого периода.

Статья 18

Регистрация в Международной организации гражданской авиации

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

Статья 19

Вступление в силу

Стороны настоящего Соглашения должны представить друг другу в письменной форме уведомление, подтверждающее, что их соответствующие внутренние процедуры, необходимые для вступления в силу Соглашения выполнены. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты последнего уведомления.

Совершено в городе Гонконг 22 декабря 2006 года в двух экземплярах каждый на казахском, английском и русском языках, причем все тексты являются одинаково подлинными. В случае расхождений, текст на английском языке будет превалировать.

*ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН*

*ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
СПЕЦИАЛЬНОГО
АДМИНИСТРАТИВНОГО РАЙОНА
ГОНКОНГ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ*

Приложение

**к Соглашению между Правительством Республики Казахстан и
Правительством Специального Административного Района
Гонконг Китайской Народной Республики о международном
воздушном сообщении Таблица маршрутов
Часть 1**

Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Республики Казахстан:

один пункт в Республике Казахстан - промежуточные пункты - Специальный Административный Район Гонконг - пункты за пределами.

П р и м е ч а н и я :

1. Пункт в Республике Казахстан определяется авиационными властями Республики Казахстан. Промежуточные пункты и пункты за пределами, которые обслуживаются на маршрутах, установленных выше, совместно определяются авиационными властями **о б е и х С т о р о н .**

2. Назначенное авиапредприятие (-ия) Республики Казахстан могут, на любом или всех полетах, опускаться любой пункт на вышеустановленных маршрутах, при условии, что договорные линии по этим маршрутам начинаются в пунктах Республики **К а з а х с т а н .**

3. Ни один трафик не может быть принят на борт в промежуточном пункте или пункте за пределами и выгружен в пунктах в Специальном Административном Районе **Г о н к о н г** или **о б р а т н о .**

4. Ни один пункт на основной территории Китайской Народной Республики не может эксплуатироваться, как промежуточный пункт или пункт за пределами.

Часть 2

Маршруты, эксплуатируемые назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Специального Административного Района Гонконг: Специальный Административный Район Гонконг - промежуточные пункты - Астана - п у н к т ы з а п р е д е л а м и .

П р и м е ч а н и я :

1. Пункт в Специальном Административном Районе Гонконг определяется авиационными властями САРГ. Промежуточные пункты и пункты за пределами, которые обслуживаются на маршрутах, установленных выше, совместно определяются авиационными властями обеих Сторон.

2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Специального Административного Района Гонконг могут на любом или всех полетах опускаться любой пункт на выше установленных маршрутах при условии, что договорные линии по этим маршрутам начинаются в Специальном Административном Районе Гонконг.

3. Ни один трафик не может быть принят на борт в промежуточном пункте или пункте за пределами и выгружен в Республике Казахстан или обратно.

4. Ни один пункт на основной территории Китайской Народной Республики не может эксплуатироваться, как промежуточный пункт или пункт за пределами.