**С О Г Л А Ш Е Н И Е  
  
между Правительством Союза Советских Социалистических Республик  
и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики  
о воздушном сообщении**

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Лаосской Народно-Демократической Республики, именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами", желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими странами и за их пределы, согласились о нижеследующем.

**СТАТЬЯ I**

Для применения настоящего Соглашения, если контекст не требует другого значения:

1. Термин "авиационные власти" означает для Союза Советских Социалистических Республик - Министерство гражданской авиации или любое лицо или орган, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в настоящий момент упомянутым Министерством, а для Лаосской Народно-Демократической Республики - Главное управление гражданской авиации или любое лицо или орган уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в настоящий момент вышеуказанным Главным управлением.

2. Термин "назначенное авиатранспортное предприятие" означает авиатранспортное предприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона назначит путем письменного уведомления другой Договаривающейся Стороны в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения в качестве авиатранспортного предприятия, которому поручена эксплуатация договорных линий.

3. Термин "территория" в отношении государства означает поверхности территории, прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства.

4. Термин "воздушная линия" означает регулярную воздушную линию, эксплуатируемую гражданскими воздушными судами для перевозок пассажиров, почты и груза.

5. Термин "международная воздушная линия" означает воздушную линию, проходящую через территорию более чем одного государства и соединяющую пункт одного государства с пунктом другого государства.

6. Термин "авиатранспортное предприятие" означает любое авиатранспортное предприятие, которое обслуживает и/или эксплуатирует международную воздушную линию.

7. Термин "остановка с некоммерческими целями" означает техническую посадку с любой целью, кроме погрузки и/или выгрузки пассажиров, груза и почты.

**СТАТЬЯ 2**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в соответствующей таблице Приложения I к настоящему Соглашению (именуемых в дальнейшем "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. Авиатранспортное предприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) пролета территории другой Договаривающейся Стороны без посадки по воздушным коридорам, определенным каждой Стороной для этой цели;

б) производства посадок на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в соответствующей таблице Приложения I к настоящему Соглашению;

в) производства посадок на указанной территории в пунктах, расположенных на данном маршруте, указанных в соответствующей таблице Приложения I к настоящему Соглашению, с целью погрузки и/или выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

3. Положения пункта 2 настоящей Статьи не будут рассматриваться как предоставление права авиатранспортному предприятию, назначенному одной Договаривающейся Стороной, брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами, расположенными на территории другой Договаривающейся Стороны, за вознаграждение или на условиях аренды.

4. Маршруты полетов воздушных судов, осуществляющих эксплуатацию договорных линий, и ворота пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

**СТАТЬЯ 3**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить для эксплуатации договорных линий одно авиатранспортное предприятие и информировать об этом в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей Статьи предоставит назначенному авиатранспортному предприятию соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиатранспортного предприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, применяемыми ими в соответствии с международными рекомендациями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в признании авиатранспортного предприятия и приостановить или взять назад разрешение на права авиатранспортному предприятию, указанные в пункте 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиатранспортным предприятием этих прав в любом случае, когда она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиатранспортным предприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это предприятие, или ее гражданам.

5. Авиатранспортное предприятие, таким образом назначенное и уполномоченное, может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с условиями Статьи 13 настоящего Соглашения для данной воздушной линии, введены в действие.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право приостановить использование авиатранспортным предприятием прав, указанных в пункте 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, какие она сочтет необходимыми, при использовании авиатранспортным предприятием этих прав, в любом случае, когда это предприятие не выполняет законов или правил Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или выполняет полеты не в соответствии с условиями, предусмотренными настоящим Соглашением.

Такое право будет использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной, если только немедленное приостановление прав или требование выполнения условий не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил.

**СТАТЬЯ 4**

1. Эксплуатируемые на международных авиалиниях воздушные суда авиатранспортных предприятий, назначенных каждой Договаривающейся Стороной, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочных материалов и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных пошлин, инспекционных налогов и других сборов и налогов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту данных воздушных судов до момента вывоза из страны.

2. Запасы топлива и смазочных материалов, запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, ввезенные на территорию одной из Договаривающихся Сторон назначенным авиатранспортным предприятием другой Договаривающейся Стороны или от его имени или взятые на борт воздушного судна, эксплуатируемого данным назначенным авиатранспортным предприятием исключительно для использования в международном полете, должны освобождаться от всех государственных налогов и сборов, включая таможенные пошлины и инспекционные сборы, взимаемые на территории первой Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использованы на участке маршрута, выполняемого над территорией Договаривающейся Стороны, где они берутся на борт.

Указанные выше материалы могут быть поставлены по требованию под наблюдение или контроль таможенных властей.

3. Табельное бортовое имущество, запасные части, бортовые запасы и запасы горючего и смазочных материалов, оставшиеся на борту воздушного судна любой Договаривающейся Стороны могут быть разгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Стороны. В этом случае эти материалы могут быть помещены под наблюдение указанных таможенных властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или получат другое назначение в соответствии с таможенными правилами.

**СТАТЬЯ 5**

1. Для обеспечения безопасности полетов по договорным линиям каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять воздушным судам другой Договаривающейся Стороны необходимые средства радио, светотехнического, метеорологического и другого обслуживания, требующегося для выполнения этих полетов, а также сообщать другой Договаривающейся Стороне данные этих средств и сведения об основных и запасных аэродромах, где могут быть произведены посадки воздушных судов, и о маршрутах полетов этих последних в пределах своей территории.

2. Вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов и с ответственностью Договаривающихся Сторон относительно выполнения полетов, которые будут находиться в компетенции авиационных властей Договаривающихся Сторон, изложены в Приложении 2 к настоящему Соглашению.

**СТАТЬЯ 6**

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

**СТАТЬЯ 7**

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

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиатранспортного предприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона не будет предоставлять какие-либо преимущества своему собственному авиатранспортному предприятию по сравнению с авиатранспортным предприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, в отношении применения законов и правил, предусмотренных настоящей Статьей.

**СТАТЬЯ 8**

1. Воздушные суда авиатранспортного предприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, при полетах на территории другой Договаривающейся Стороны должны иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки своего государства, свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие установленные авиационными властями Договаривающихся Сторон судовые документы, а также разрешения на радиоустановки. Пилоты и другие члены экипажей должны иметь соответствующие сертификаты.

2. Все вышеуказанные документы, выданные или признаваемые действительными одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны.

3. Однако каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полета через свою территорию квалификационные свидетельства и удостоверения, выданные ее гражданам или признанные действительными для них другой Договаривающейся Стороной или каким-либо другим государством.

**СТАТЬЯ 9**

1. Авиатранспортным предприятиям обеих Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями будут предоставлены справедливые и равные возможности.

2. При эксплуатации договорных линий авиатранспортное предприятие каждой Договаривающейся Стороны будет учитывать интересы авиатранспортного предприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не наносить ущерба этому последнему, если оно эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

**СТАТЬЯ 10**

I. В случае вынужденной посадки или любого другого происшествия с воздушным судном авиатранспортного предприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, на территории другой Договаривающейся Стороны, Сторона, на территории которой имело место происшествие, немедленно известит об этом другую Сторону, примет необходимые меры для расследования причин происшествия, а также окажет неотложные меры помощи членам экипажа и пассажирам, если они пострадали при происшествии, и обеспечит сохранность воздушного судна, а также почты, багажа и грузов, находящихся на этом воздушном судне, и направит их к месту назначения, по возможности скорее другими транспортными средствами. Возникшие в связи с этим расходы будут отнесены за счет авиапредприятия, в интересах которого были произведены эти действия.

2. Сторона, ведущая расследование происшествия, обязана проинформировать другую Сторону о его результатах, а Сторона, которой принадлежит воздушное судно, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые будут иметь право присутствовать при расследовании происшествия.

**СТАТЬЯ 11**

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными и связными средствами и услугами будут взиматься в соответствии с установленными в соответствующей стране ставками и тарифами для международных полетов.

**СТАТЬЯ 12**

Для согласования вопросов воздушных перевозок и обслуживания воздушных судов каждая Договаривающаяся Сторона предоставит авиатранспортному предприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, фактически эксплуатирующему договорные линии, право иметь свой персонал на территории первой Договаривающейся Стороны; состав и количество такого персонала будут периодически согласовываться между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Указанные в данной Статье представители, а также экипажи авиатранспортных предприятий, назначенных Договаривающимися Сторонами, должны быть гражданами Договаривающихся Сторон.

**СТАТЬЯ 13**

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику эксплуатируемой авиалинии (например, скорость и удобства) и тарифы, применяемые другими авиатранспортными предприятиями, обслуживающими весь или часть установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с приведенными ниже условиями этой Статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны, по возможности согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными авиатранспортными предприятиями при консультации с другими авиатранспортными предприятиями, эксплуатирующими весь или часть этого маршрута. Таким образом согласованные тарифы будут подлежать утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиатранспортные предприятия не смогут согласиться по любому из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей Статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить такой тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3, это разногласие должно быть урегулировано в соответствии с условиями Статьи 17 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не должен войти в силу, если его не утвердят авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон.

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

**СТАТЬЯ 14**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона освободит на своей территории назначенное авиатранспортное предприятие другой Договаривающейся Стороны от всех налогов и сборов на доходы и прибыли, получаемые этим предприятием от эксплуатации воздушных линий.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона освободит на своей территории назначенное авиатранспортное предприятие другой Договаривающейся Стороны от всех налогов и сборов на его имущество,

3. Работники представительств одной Договаривающейся Стороны, осуществляющие свою деятельность на территории другой Договаривающейся Стороны, освобождаются этой другой Договаривающейся Стороной от всех налогов и сборов на их заработную плату.

**СТАТЬЯ 15**

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит назначенному авиатранспортному предприятию другой Договаривающейся Стороны право переводить в его Главную контору в свободно конвертируемой валюте оставшуюся после покрытия расходов часть выручки, полученной на территории первой Договаривающейся Стороны. Порядок такого перевода будет соответствовать правилам валютного обмена Договаривающейся Стороны, на территории которой была получена эта выручка.

**СТАТЬЯ 16**

С тем, чтобы обеспечить тесное сотрудничество по всем вопросам, относящимся к выполнению положений настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон должны проводиться регулярные консультации.

**СТАТЬЯ 17**

Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложений к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Если упомянутые авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

**СТАТЬЯ 18**

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить условия настоящего Соглашения, она может запросить проведения консультации между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон относительно предлагаемого изменения. Такая консультация должна начаться в течение периода в 60 дней от даты получения запроса. В случае, если авиационные власти договорятся в отношении изменений к этому Соглашению, то эти изменения войдут в силу после их подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам.

2. Настоящее Соглашение и Приложения к нему будут приведены в соответствие с любым многосторонним соглашением по гражданской авиации, участниками которого могут стать обе Договаривающиеся Стороны.

**СТАТЬЯ 19**

Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Сторону о своем желании прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае Соглашение прекратит свое действие через двенадцать месяцев после даты получения уведомления от другой Договаривающейся Стороны, если только это уведомление о прекращении действия не будет взято назад по договоренности до истечения этого периода.

Настоящее Соглашение и Приложения к нему вступают в силу со дня подписания.

С момента подписания настоящего Соглашения Соглашение между двумя странами о воздушном сообщении, подписанное 30 марта 1970 года, утрачивает силу.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные их соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в г. Москве “22” ноября 1979 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, лаосском и французском языках, причем тексты на русском и лаосском языках имеют одинаковую силу, а текст на французском языке будет использоваться для ссылок.

По уполномочию По уполномочию  
Правительства Союза Советских Правительства Лаосской Народно-  
Социалистических Республик Демократической Республики

**ПРИЛОЖЕНИЕ I  
  
Таблица маршрутов  
  
Маршруты, по которым будут эксплуатироваться воздушные линии авиатранспортным предприятием Союза Советских Социалистических Республик:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Пункты отправления** | **Промежуточные пункты** | **Пункты в ЛНДР** | **Пункты за пределами** |
| I. Москва | **пункты в третьих странах** | **Вьентьян** | **-** |
| 2. Пункты в СССР | **то же** | **Вьентьян** | **пункты в третьих странах Азии** |

**Маршруты, по которым будут эксплуатироваться воздушные линии авиатранспортным предприятием Лаосской Народно-Демократической Республики:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Пункты отправления** | **Промежуточные пункты** | **Пункты в CCCР** | **Пункты за пределами** |
| I. Вьентьян | **пункты в третьих странах** | **Москва** | **-** |
| 2. Пункты в ЛНДР | **то же** | **Москва** | **пункты в третьих странах Европы** |

ПРИМЕЧАНИЯ:

I. Назначенные авиатранспортные предприятия могут опускать один или несколько промежуточных пунктов на установленных маршрутах при выполнении одного или всех рейсов.

2. Назначенные авиатранспортные предприятия будут иметь право окончить свои полеты на территории другой Договаривающейся Стороны.

3. Если в силу какой-либо причины один или несколько членов экипажа воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, выполняющего полеты по договорной линии на территорию другой Договаривающейся Стороны, были заменены экипажем, члены которого не являются гражданами Договаривающейся Стороны, назначившей указанное авиапредприятие, то они смогут участвовать в полете в качестве членов экипажа только с согласия этой другой Договаривающейся Стороны.

4. В духе сотрудничества и основываясь на взаимном уважении интересов друг друга, авиапредприятие одной из Сторон будет иметь возможность использовать права 5-й свободы, однако в каждом отдельном случае оно должно будет запросить авиационные власти другой Стороны, которые примут во внимание эту просьбу.

**П Р И Л О Ж Е Н И Е 2**

Общие положения

1. Договаривающиеся Стороны обязуются принять все необходимые меры для обеспечения безопасности и эффективной эксплуатации договорных линий. Для этой цели каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять воздушным судам авиатранспортного предприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, все технические средства связи, аэронавигации и другого обслуживания, необходимого для эксплуатации договорных линий.

2. Информация и помощь, предоставляемые в соответствии с условиями настоящего Приложения каждой Договаривающейся Стороной, должны быть достаточными для удовлетворения разумных требований по обеспечению безопасности полетов воздушных судов авиатранспортного предприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

Предоставление информации

3. Информация, предоставляемая каждой Договаривающейся Стороной, должна включать все необходимые данные об аэродромах назначения и запасных аэродромах, используемых для эксплуатации договорных линий, о маршрутах полетов в пределах территорий этой Договаривающейся Стороны, радио и других имеющихся аэронавигационных средствах, а также о других средствах, необходимых для того, чтобы воздушные суда выполняли процедуры диспетчерской службы.

4. Информация должна также включать всю соответствующую метеорологическую информацию, которая должна обеспечиваться как до полета, так и во время полетов на договорных линиях. Авиационные власти Договаривающихся Сторон должны применять международный код для передачи метеорологической информации и договориться о необходимых периодах передачи метеорологических прогнозов, принимая во внимание расписание, утвержденное для договорных линий.

5. Авиационные власти Договаривающихся Сторон обеспечат непрерывное поступление всех изменений информации, которая предоставляется в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящего Приложения, и обеспечат немедленную передачу предупреждений о всех внесенных изменениях эксплуатирующему предприятию и заинтересованным властям. Это должно производиться с помощью службы "НОТАМов", передаваемых либо по действующим международным средствам связи с последующим письменным подтверждением, либо только в письменном виде, при условии, что адресат сможет получить это сообщение заблаговременно. “НОТАМы” в письменном виде будут предоставляться на русском или на английском языках или на французском языке.

6. Обмен информацией "НОТAМами" должен начаться по возможности скорее и в любом случае до начала регулярных полетов по договорным линиям.

Составление плана полетов и процедуры диспетчерской службы

7. Экипажи воздушных судов, используемых на договорных линиях авиатранспортным предприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, должны быть полностью знакомы с правилами полетов и процедурами диспетчерской службы, применяемыми на территории другой Договаривающейся Стороны.

8. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны предоставлять перед каждым полетом и, если это необходимо, во время полета в ее зоне полетной информации экипажам воздушных судов авиатранспортного предприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной:

а) информацию о состоянии аэродромов и навигационных средствах, необходимых для выполнения полета;

б) письменную информацию, карты и схемы и устное дополнение относительно условий погоды по маршруту и в пункте назначения как фактической, так и прогнозируемой.

9. Перед каждым полетом командир корабля должен предоставлять план полета на утверждение инстанции диспетчерской службы в той стране, из которой начинается полет. Полет должен производиться в соответствии с утвержденным планом. Изменение плана полета допускается только с разрешения соответствующей инстанции диспетчерской службы, если только не возникнут чрезвычайные обстоятельства, требующие принятия командиром корабля под его ответственность немедленных мер. В таких случаях соответствующая инстанция диспетчерской службы будет в возможно короткий срок извещаться об изменениях в плане полета.

10. Командир корабля должен обеспечить непрерывное прослушивание частоты передачи соответствующей инстанции диспетчерской службы и обеспечить готовность немедленной передачи на частотах этой инстанции и, в частности, всех сообщений о месте нахождения воздушного судна и метеонаблюдениях в соответствии с национальными правилами.

11. Если между авиационными властями Договаривающихся Сторон не будет достигнута какая-либо другая договоренность, то связь между воздушными судами и соответствующей инстанцией диспетчерской службы должна осуществляться по радиотелефону на русском или английском языках со станциями в Советском Союзе и на английском языке со станциями в ЛНДР на частотах, выделенных для этого Договаривающимися Сторонами. Для нужд информации на больших расстояниях может применяться радиотелеграф, если такой имеется, с использованием международного кода Q.

Оборудование воздушных судов

12. Воздушные суда, которые будут использованы на договорных линиях авиатранспортным предприятием, назначенным каждой Договаривающейся Стороной, должны быть по возможности оборудованы таким образом, чтобы они могли использовать аэронавигационные средства, которые позволили бы им следовать по разрешенной трассе, а также одно или несколько средств для посадки, используемых на территории другой Договаривающейся Стороны.

13. Воздушные суда, используемые на договорных линиях, должны быть оборудованы радиостанциями с соответствующими радиочастотами для ведения связи с наземными радиостанциями, расположенными на территории другой Договаривающейся Стороны.

Летные и диспетчерские процедуры

14. Для целей, указанных в настоящем Приложении, будут применяться летные, диспетчерские и другие процедуры, используемые на территории каждой Договаривающейся Стороны.

Средства связи

15. Для целей обмена информацией, которая необходима для эксплуатации договорных линий, включая передачу “НОТАМов”, и для целей управления воздушным движением авиационные власти Договаривающихся Сторон должны будут:

а) использовать действующие каналы связи между Москвой и Вьентьяном;

б) если будет признано необходимым, установить прямую двустороннюю радиосвязь между Москвой и Вьентьяном. Такая линия может быть также использована с целью обеспечения регулярной и удовлетворительной эксплуатации договорных линий для обмена информацией между авиатранспортными предприятиями Договаривающихся Сторон.