



**О проекте Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении"**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2004 года N 526

Правительство Республики Казахстан постановляет:

Внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении".

*П р е м ь е р - М и н и с т р*

*Республики Казахстан*

**Проект**

**Закон Республики Казахстан О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении**

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении, совершенное в городе Гааге 27 ноября 2002 года.

*П р е з и д е н т*

*Республики Казахстан*

**Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Нидерландов о воздушном сообщении**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Королевства Нидерландов, именуемые далее в настоящем Соглашении Договаривающимися Сторонами, являясь участниками Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой для подписания в городе Чикаго, 7 декабря 1944 года, желая заключить Соглашение, в дополнение к упомянутой Конвенции, с целью

установления регулярного воздушного сообщения между территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределами, согласились о нижеследующем:

## Статья 1

### Определения

Для целей настоящего Соглашения, если в тексте не оговорено иное:

а) "Конвенция" означает Конвенцию о Международной Гражданской Авиации, открытую для подписания в городе Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает любое Приложение, принятое согласно Статье 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложению или Конвенции согласно Статьям 90 и 94 Конвенции в той степени, в которой они вступили в силу для обеих Договаривающихся Сторон;

б) "авиационные власти" означают, с казахстанской стороны, Министерство транспорта и коммуникаций, с голландской стороны, Министерство транспорта, общественных работ и водного управления, или любое другое лицо или орган, уполномоченный осуществлять функции, осуществляемые в настоящее время у п о м я н у т ы м и в л а с т я м и ;

в) "назначенная авиакомпания" означает авиакомпанию, назначенную и получившую разрешение на выполнение полетов в соответствии со Статьей 3 н а с т о я щ е г о С о г л а ш е н и я ;

г) "тарифы" означает цены, взимаемые, напрямую или косвенно, за перевозку пассажиров, багажа и груза, и условия, при которых эти цены применяются, включая комиссионные сборы и другие дополнительные вознаграждения за агентские услуги или за продажу перевозочных документов, но исключая выплаты и условия за п е р е в о з к у п о ч т ы ;

д) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, Приложения к нему и любые поправки к С о г л а ш е н и ю или П р и л о ж е н и ю ;

е) "сборы" означает сборы, взимаемые с авиакомпании за предоставление аэропорта , средств аэронавигации и авиационной безопасности и другие услуги;

ж) "территория" означает территорию государства, в соответствии с определением, данным в с т а т ь е 2 К о н в е н ц и и ;

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

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

к) "бортовое оборудование" означает предметы, за исключением бортприпасов и

запасных частей, предназначенные для использования на борту воздушного судна во время полета, в том числе средства первой помощи и аварийно-спасательное оборудование.

## **Статья 2**

### **Предоставление прав перевозок**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне, в отношении ее регулярного международного воздушного сообщения, следующие права:

а) право пролета через территорию ее государства без посадки;  
б) право производить посадки на территории ее государства с некоммерческими целями;

в) право загружать и выгружать на территории ее государства в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, багаж, груз и почту, предназначенных для или следующих из пунктов на территории государства другой Договаривающейся Стороны;

г) право загружать и выгружать на территориях третьих стран в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, багаж, груз и почту, направляемых в или следующих из пунктов на территории государства другой Договаривающейся Стороны, указанных в Приложении к настоящему Соглашению.

Такие сообщения и маршруты, указанные в Приложении к настоящему Соглашению, в дальнейшем именуются "договорные линии" и "установленные маршруты" соответственно.

2. Ничто в данной Статье не будет рассматриваться как предоставление привилегии назначенной(-ым) авиакомпании(-ям) одной Договаривающейся Стороны принимать на борт на территории государства другой Договаривающейся Стороны пассажиров и груз, включая почту, перевозимых в другой пункт на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны, на условиях аренды или за вознаграждение.

## **Статья 3**

### **Полномочия**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить две авиакомпании с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, предварительно письменно уведомив другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого назначения, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны будут, в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 данной Статьи, незамедлительно предоставлять назначенной авиакомпании(-ям) соответствующие разрешения на выполнение полетов.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отменить назначение любой такой авиакомпании(-ий) и назначить другую авиакомпанию или другие авиакомпании, после письменного уведомления другой Договаривающейся Стороны.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от авиакомпании(-ий), назначенной другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что она способна выполнять условия, предписанные законодательством и правилами, обычно и разумно применяемыми этой Договаривающейся Стороной к осуществлению международного воздушного сообщения в соответствии с положениями Конвенции .

5. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешений на выполнение полетов, упомянутых в пункте 2 данной Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенной авиакомпанией(-ями) прав, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, если упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действенный контроль над этой авиакомпанией принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей эту авиакомпанию(-ии), или ее гражданам.

6. Назначенная и получившая таким образом разрешение на выполнение полетов, авиакомпания(-ии) может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тариф, установленный в соответствии с положениями Статьи 12 настоящего Соглашения, введен в действие.

## **Статья 4**

### **Аннулирование и приостановка действия предоставленных прав**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право приостановить использование прав, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, авиакомпанией(-ями), назначенной другой Договаривающейся Стороной, или аннулировать разрешение на выполнение полетов, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:

а) в любом случае, если она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действенный контроль над этой авиакомпанией(-ями) принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей авиакомпанию(-ии), или ее гражданам, или

б) в случае, если эта авиакомпания(-ии) не соблюдает законодательство и правила Государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

в) в случае, если авиакомпания(-ии) каким-либо иным образом не в состоянии выполнять полеты в соответствии с условиями, предписанными настоящим С о г л а ш е н и е м .

2. Если временное приостановление, немедленное аннулирование или требование

выполнения условий, упомянутых в пункте 1 данной Статьи, не являются необходимыми для предотвращения дальнейших нарушений законодательства и правил, такое право будет использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации будут начинаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса на проведение консультации, если Договаривающиеся Стороны не договорятся об ином.

## **Статья 5**

### **Применение законодательства, правил и процедур**

1. Законодательство, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание в пределах и отбытие с территории ее Государства воздушных судов, задействованных в международной воздушной навигации, будут применяться к назначенной авиакомпании(-ям) другой Договаривающейся Стороны.

2. Законодательство, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание в пределах и отбытие с территории ее Государства пассажиров, экипажа, багажа, груза или почты, формальности, касающиеся въезда, выезда, эмиграции и иммиграции, также как и таможенные и санитарные процедуры, будут применяться к пассажирам, экипажу, багажу, грузу или почте, перевозимым воздушными судами назначенной авиакомпании(-ий) другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания на упомянутой территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет оказывать предпочтение своей авиакомпании(-ям) по отношению к назначенной авиакомпании(-ям) другой Договаривающейся Стороны в применении законодательства и правил, предусмотренных данной Статьей.

## **Статья 6**

### **Принципы регулирования емкости**

Емкость, эксплуатируемая на договорных линиях, будет соответствовать следующим условиям:

1. Назначенные авиакомпании обеих Договаривающихся Сторон будут иметь справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать все соответствующие меры, в пределах своей юрисдикции, для исключения всех форм дискриминации или недобросовестной конкуренции, неблагоприятно действующих на конкурентоспособное положение авиакомпании(-ий) другой Договаривающейся Стороны.

## **Статья 7**

### **Признание удостоверений и свидетельств**

1. Удостоверения летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся Сторон, и срок действия которых не истек, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной в целях эксплуатации договорных линий.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказать в признании удостоверений о квалификации и свидетельств, выданных ее гражданам или признанных действительными другим государством, применительно к полетам над территорией своего государства.

## **Статья 8**

### **Освобождение от таможенных и других пошлин**

1. Воздушные суда, эксплуатируемые в международном сообщении авиакомпанией(-ями), назначенной каждой Договаривающейся Стороной, также как и их табельное оборудование, запасы топлива и смазочных материалов и бортовые запасы (являющиеся готовыми для потребления, включая запасы продовольствия, продуктов питания, напитков и табачных изделий), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождены от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и других пошлин или налогов по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту воздушных судов до тех пор, пока они не будут вывезены обратно.

2. Также будут освобождены от подобных пошлин и налогов и других сборов, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, принятые на борт на территории государства одной Договаривающейся Стороны, в количестве, установленном национальным законодательством этой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушных судов, выполняющих полеты по установленному маршруту другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, ввезенные на территорию государства одной из Договаривающихся Сторон, предназначенные для технического обслуживания или ремонта воздушных судов, эксплуатируемых на установленном маршруте назначенной авиакомпанией(-ями) другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для воздушных судов, эксплуатируемых на установленном маршруте назначенной авиакомпанией(-ями) другой Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использованы на участке маршрута, проходящего над территорией государства Договаривающейся

Стороны, где они приняты на борт;

г) необходимые документы, используемые назначенной авиакомпанией(-ями) одной Договаривающейся Стороны, включая перевозочную документацию, авианакладные и рекламный материал, также как и моторизованные средства передвижения, материалы и оборудование, которые могут быть использованы назначенной авиакомпанией(-ями) для коммерческих и эксплуатационных целей в пределах района аэропорта, при условии, что такие материалы и оборудование обеспечивают транспортировку пассажиров и груза.

Материалы, указанные в подпунктах а), б), в), и г) пункта 2 данной Статьи могут быть затребованы для содержания под таможенным надзором или контролем.

3. Табельное бортовое оборудование, также как и материалы, и запасы, находящиеся на борту воздушных судов любой из Договаривающихся Сторон, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В любом случае они могут быть помещены под надзор упомянутых властей до тех пор, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

## **Статья 9**

### **Прямые транзитные перевозки**

1. Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию государства любой из Договаривающихся Сторон и не покидающие территории аэропорта, предназначенной для этой цели, будут лишь, исключая случаи, когда потребуются принятие мер безопасности против актов насилия, воздушного пиратства и провоза наркотических средств, подвергаться упрощенному контролю.

2. Багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, будут освобождены от таможенных пошлин и налогов, взимаемых при импорте.

## **Статья 10**

### **Авиационная безопасность**

1. В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны, в частности, будут действовать в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных

судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 года, и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 года, Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 года, а также любой другой Конвенции по авиационной безопасности, к которой обе Договаривающиеся Стороны могут присоединиться.

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

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

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

5. В случае инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если одна из Договаривающихся Сторон не соблюдает положений по



авиационной безопасности, указанных в данной Статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут потребовать проведения немедленных консультаций у авиационных властей этой Договаривающейся Стороны.

## **Статья 11**

### **Безопасность полетов**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить проведение консультаций относительно стандартов безопасности, в любой области, связанных с экипажем, воздушными судами или их эксплуатацией, принятых другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации будут проводиться в течение тридцати (30) дней с даты запроса.

2. Если после таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона находит, что другая Договаривающаяся Сторона не эффективно применяет и выполняет стандарты безопасности, в любой такой области, соответствующие, по меньшей мере, минимальным стандартам, установленным на данный момент Конвенцией, одна Договаривающаяся Сторона уведомит письменно другую Договаривающуюся Сторону о своих предположениях и мерах, которые она сочтет необходимыми, для приведения в соответствие с такими минимальными стандартами, и эта другая Договаривающаяся Сторона примет меры по исправлению положения. Если другая Договаривающаяся Сторона не сможет предпринять соответствующие действия в течение пятнадцати (15) дней или в больший период времени, который может быть согласован, то это будет являться основанием для применения Статьи 4 настоящего Соглашения.

3. Несмотря на обязательства, упомянутые в Статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые авиакомпанией(-ями) одной Договаривающейся Стороны на линиях на и из территории Государства другой Договаривающейся Стороны, в пределах территории Государства другой Договаривающейся Стороны, могут быть подвергнуты проверке уполномоченными представителями этой другой Договаривающейся Стороны на борту и внешней проверке воздушных судов, проверке сроков действия документов на воздушные суда и экипаж, а также очевидного состояния воздушного судна и его оборудования, при условии, что это не приведет к необоснованным задержкам (в данной Статье такая проверка именуется как проверка на перроне).

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

б) к серьезным опасениям, связанным с недостаточно эффективным применением и управлением стандартами безопасности, на данный момент установленными согласно

Конвенции, Договаривающаяся Сторона, проводящая инспекцию, в целях Статьи 33 Конвенции, будет свободна делать вывод, что требования, в соответствии с которыми свидетельства и удостоверения в отношении данного воздушного судна или в отношении экипажа данного воздушного судна были выданы или признаны действительными, или что требования, в соответствии с которыми данное воздушное судно выполняет полеты, не являются равными минимальным стандартам, установленным согласно Конвенции, и не превышают их.

5. В случае, если в доступе к проверке на перроне воздушных судов эксплуатируемых авиакомпанией или авиакомпаниями одной Договаривающейся Стороны, в соответствии с пунктом 3 данной Статьи, будет отказано представителями этой авиакомпании(-ий), другая Договаривающаяся Сторона будет свободна делать вывод, что возникают серьезные проблемы, упомянутые в пункте 4 данной Статьи и приходиться к заключениям, указанным в данном пункте.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить или изменить разрешение на выполнение полетов авиакомпании(-ий) другой Договаривающейся Стороны в случае, если первая Договаривающаяся Сторона принимает решение, в результате проверки на перроне, серии проверок на перроне или в случае получения отказа на проведение проверки на перроне, консультаций или в любом ином случае, что необходимы незамедлительные действия для безопасного выполнения полетов авиакомпанией(-ями).

7. Любая мера одной Договаривающейся Стороны, принимаемая в соответствии с пунктами 2 или 6 данной Статьи, будет прекращена после того, как основание для принятия этой меры перестанет существовать.

## **Статья 12**

### **Тарифы**

1. Тарифы за перевозку на или с территории государства любой из Договаривающихся Сторон будут установлены в разумных пределах с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, интересы потребителей и характеристик услуг.

2. Тарифы, упомянутые в пункте 1 данной Статьи, будут согласованы соответствующими назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся Сторон.

3. Согласование, о котором говорится в пункте 2 данной Статьи, по возможности, будет достигнуто путем использования механизма фиксированных ставок Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

4. Согласованные таким образом тарифы будут представлены для утверждения авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон, по меньшей мере, за тридцать (30) дней до предполагаемой даты их введения; в отдельных случаях это ограничение

времени может быть сокращено по согласию упомянутых властей.

5. Если соответствующие назначенные авиакомпании не могут согласовать любой из этих тарифов, или если по каким-либо другим причинам тариф не может быть установлен в соответствии с пунктом 2 данной Статьи, или если в течение первых пятнадцати (15) дней из тридцатидневного (30) периода, упомянутого в пункте 4 данной Статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны направляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны уведомление о несогласии с каким-либо тарифом, согласованным в соответствии с пунктом 2 данной Статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон будут прилагать усилия по согласованию тарифов.

6. Если авиационные власти не могут прийти к согласию по утверждению какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с вышеуказанным пунктом 4, или по определению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 5, то спор будет урегулирован в соответствии с положениями Статьи 18 настоящего Соглашения.

7. Ни один тариф не будет вступать в силу до тех пор, пока авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон не утвердят его.

8. Тарифы, установленные в соответствии с положениями данной Статьи, будут оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с положениями данной Статьи, но не дольше чем двенадцать месяцев со дня их неутверждения авиационными властями одной из Договаривающихся Сторон.

9. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны будут прилагать все усилия для обеспечения того, чтобы назначенные авиакомпании соблюдали согласованные тарифы, представленные авиационным властям Договаривающихся Сторон, и что ни одна авиакомпания не будет незаконно понижать тарифы ни на какую степень и никаким образом, напрямую или косвенно.

## **Статья 13**

### **Перевод доходов**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенной авиакомпании(-ям) другой Договаривающейся Стороны право осуществлять продажу авиатранспортных услуг (включая выдачу билетов и авианакладных) на территории его государства напрямую и, по усмотрению авиакомпании(-ий), через агентов. Каждая авиакомпания будет иметь право продавать такие услуги по перевозке, и любое лицо свободно приобретать такие услуги по перевозке в национальной или в свободно конвертируемой валюте других стран.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенной авиакомпании(-ям) другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода превышения доходов над расходами, полученных на территории его государства в процессе

перевозок пассажиров, багажа, груза и почты назначенной авиакомпанией(-ями) другой Договаривающейся Стороны, в свободно конвертируемой валюте по официальному курсу обмена на день перевода. Переводы будут произведены незамедлительно, не позднее шестидесяти (60) дней с даты подачи запроса.

3. Если между Договаривающимися Сторонами существует особое платежное соглашение, то платежи будут производиться в соответствии с положениями такого соглашения.

## **Статья 14**

### **Коммерческая деятельность**

1. Назначенная авиакомпания(-ии) каждой Договаривающейся Стороны будет иметь равную возможность нанимать, соблюдая законодательство и правила государства другой Договаривающейся Стороны, административный, коммерческий, эксплуатационный и технический персонал для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам и устанавливать и использовать представительства на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Назначенная авиакомпания(-ии) каждой Договаривающейся Стороны в дальнейшем будет иметь равные возможности продажи перевозочной документации всех типов, рекламировать и содействовать ее продаже на территории другой Договаривающейся Стороны.

## **Статья 15**

### **Ставки сборов**

Каждая Договаривающаяся Сторона будет прилагать все усилия для обеспечения того, чтобы ставки сборов, установленные или разрешенные к установлению их компетентными властями, с назначенной авиакомпании(-ий) другой Договаривающейся Стороны, были справедливыми и разумными.

## **Статья 16**

### **Предоставление расписания**

1. Расписания договорных линий будут предоставлены для утверждения авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон не менее чем за тридцать (30) дней до предполагаемой даты их введения.

В особых случаях этот срок может быть сокращен с согласия упомянутых властей.

2. Запросы на разрешение выполнять дополнительные полеты могут быть представлены назначенной авиакомпанией(-ями) для утверждения авиационными властями другой Договаривающейся Стороны напрямую.

## **Статья 17**

### **Консультации и изменения**

1. В духе тесного сотрудничества, авиационные власти Договаривающихся Сторон будут периодически проводить консультации с целью обеспечения выполнения и соблюдения положений настоящего Соглашения.

2. Любая Договаривающаяся Сторона может запросить консультации с целью изменения настоящего Соглашения или его Приложения. Такие консультации будут начинаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса одной Договаривающейся Стороны, если обе Договаривающиеся Стороны не согласятся на продление данного периода.

Такие консультации могут проводиться посредством переговоров или переписки.

3. Любые изменения настоящего Соглашения могут вступить в силу тогда, когда Договаривающиеся Стороны поставят в известность друг друга о завершении их соответствующих внутригосударственных процедур в письменном виде.

4. Любые изменения к Приложению настоящего Соглашения будут согласованы в письменном виде между соответствующими авиационными властями и вступят в силу с момента, определяемого этими властями.

## **Статья 18**

### **Урегулирование споров**

1. Если между Договаривающимися Сторонами возникает какой-либо спор относительно толкования или применения настоящего Соглашения, первоначально Договаривающиеся Стороны будут прилагать все усилия для урегулирования спора путем прямых переговоров.

2. Если Договаривающиеся Стороны не достигнут урегулирования спора на переговорах; они могут согласиться обратиться за разрешением спора к человеку или органу, в случае несогласия на подобное предложение спор, по просьбе одной из Договаривающихся Сторон, будет передан на рассмотрение арбитражного суда, состоящего из трех арбитров, по одному назначенному каждой Договаривающейся Стороной и третий определяется двумя таким образом назначенными. Каждая Договаривающаяся Сторона назначит арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения по дипломатическим каналам одной из Договаривающихся Сторон от другой Договаривающейся Стороны уведомления с просьбой решить спор путем арбитражного суда, и третий арбитр будет назначен в течение следующих шестидесяти (60) дней. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначит своего арбитра в течение установленного периода, или если не определен третий арбитр в течение установленного периода, то любая Договаривающаяся Сторона может просить

Председателя Совета международной организации гражданской авиации назначить арбитра или арбитров, как того требует случай. В любом случае, третий арбитр будет являться гражданином третьего Государства, и действовать как председатель арбитражного суда.

3. Договаривающиеся Стороны обязуются выполнять решения, принятые согласно пункту 2 данной Статьи.

4. Если в последующем одна Договаривающаяся Сторона не выполнит решение, принятое согласно пункту 2 данной Статьи, то другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или отменить права или привилегии, предоставленные настоящим Соглашением первой Договаривающейся Стороне.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона примет на себя расходы и вознаграждение своего назначенного арбитра; гонорар и расходы третьего арбитра, а также расходы, связанные с арбитражем, будут в равных долях оплачены Договаривающимися Сторонами.

## **Статья 19**

### **Регистрация**

Настоящее Соглашение и все поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

## **Статья 20**

### **Многосторонние соглашения**

1. Положения Конвенции будут применяться к настоящему Соглашению.

2. Если многостороннее соглашение, касающееся любого вопроса, затрагивающегося настоящим Соглашением, принятое обеими Договаривающимися Сторонами, вступает в силу, соответствующие положения такого соглашения будут заменять соответствующие положения настоящего Соглашения.

## **Статья 21**

### **Применимость**

В отношении Королевства Нидерландов настоящее Соглашение будет применяться только к части Королевства, находящейся в Европе.

## **Статья 22**

### **Вступление в силу**

Настоящее Соглашение вступит в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу, через дипломатические каналы.

Настоящее Соглашение остается в силе до истечения 12 месяцев с даты, когда одна из Договаривающихся Сторон получит через дипломатические каналы письменное уведомление другой Договаривающейся Стороны о ее решении прекратить действие Соглашения. Такое уведомление будет одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. При отсутствии подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной уведомления будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

В доказательство вышеизложенного, нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Гааге 27 ноября 2002 года в двух экземплярах, каждый на казахском, нидерландском, русском и английском языках.

В случае возникновения разногласий в толковании положений настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны будут обращаться к тексту на английском языке.

*За Правительство  
Республики Казахстан*

*За Правительство  
Королевства Нидерландов*

## **Приложение**

1. Назначенная авиакомпания(-ии) Республики Казахстан будет иметь право выполнять воздушное сообщение по нижеуказанным маршрутам: пункты в Казахстане - промежуточные пункты - пункты в Нидерландах - пункты за пределами и обратно.

2. Назначенная авиакомпания(-ии) Королевства Нидерландов будет иметь право выполнять воздушное сообщение по нижеуказанным маршрутам: пункты в Нидерландах - промежуточные пункты - пункты в Казахстане - пункты за пределами и обратно.

3. Любой или все пункты на установленных маршрутах по усмотрению каждой назначенной авиакомпании могут быть опущены на любом или всех рейсах.

4. Любые промежуточные пункты и/или пункты за пределами могут обслуживаться назначенной авиакомпанией(-ями) одной Договаривающейся Стороны без использования прав Пятой степени свободы воздуха между этими пунктами и территорией государства другой Договаривающейся Стороны. Такие права Пятой степени свободы воздуха

могут, тем не менее, быть использованы назначенной авиакомпанией(-ями) одной Договаривающейся Стороны после получения предварительного разрешения от авиационных властей другой Договаривающейся Стороны.

**Примечание РЦПИ: далее прилагается текст на английском, нидерландском языках**

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