



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

Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 марта 2008 года N 275

**Сноска. Проект Закона отозван из Парламента РК постановлением Правительства РК от 18.03.2009 N 351.**

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**  
внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Латвийской Республики о 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 Латвийской Республики о воздушном сообщении**

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Латвийской Республики о воздушном сообщении, подписанное в Алматы 19 мая 1998 года.

*П р е з и д е н т*

*Республики Казахстан*

**СОГЛАШЕНИЕ  
МЕЖДУ  
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
И  
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Латвийской Республики, именуемые                      далее                      "Договаривающиеся                      Стороны",

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями государств Договаривающихся Сторон, а также за их пределами, согласились о нижеследующем:

## Статья 1

### ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. В настоящем Соглашении:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение, принятое согласно Статьи 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, принятую согласно Статьям 90 и 94 Конвенции, в той степени, в которой эти Приложения и поправки приняты обеими Договаривающимися Сторонами;

б) термин "авиационные власти" в отношении Республики Казахстан означает Министерство транспорта и коммуникаций, а в отношении Латвийской Республики - Министерство сообщения или в обоих случаях любое лицо или орган, уполномоченные осуществлять функции, которые в настоящее время выполняются упомянутыми властями;

в) термин "назначенная авиакомпания" означает авиапредприятие, которое было назначено и получило разрешение в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения;

г) термины "территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиакомпания" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в Статьях 2 и 96 Конвенции;

д) термин "тариф" означает цены, которые устанавливаются за перевозку пассажиров, багажа и груза, и условия, в соответствии с которыми эти цены применяются, включая цены и условия относительно агентских и других дополнительных услуг, но исключая вознаграждение за перевозку почты и ее условия;

е) термин "емкость":

- относительно воздушного судна означает коммерческую загрузку этого воздушного судна на маршруте или части маршрута;

- относительно установленного воздушного сообщения означает емкость воздушного судна, которое используется на этом сообщении, умноженную на частоту полетов, совершенных этим воздушным судном на протяжении определенного периода на маршруте или части маршрута;

ж) термин "эксплуатант воздушного судна" означает лицо, организацию или

предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

## **Статья 2**

### **ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, указанные в настоящем Соглашении, в целях установления международных воздушных сообщений по маршрутам, указанным в Приложении к нему (далее именуются - соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. Каждая авиакомпания, назначенная любой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

- а) правом совершать полет через территорию государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;
- б) правом совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями;
- в) правом совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью принятия на борт и/или снятия пассажиров, почты и груза, перевозимых в международном сообщении.

3. Указанное в пункте 2 настоящей Статьи не будет рассматриваться как право назначенной авиакомпании любой Договаривающейся Стороны принимать на борт пассажиров, груз и почту для перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

4. Частота рейсов, типы самолетов, емкость и тарифы, применяемые на договорных линиях, согласовываются между назначенными авиакомпаниями и представляются на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

5. Дополнительные и чартерные рейсы будут осуществляться в соответствии с законами и правилами государства каждой Договаривающейся Стороны.

## **Статья 3**

### **ПОЛНОМОЧИЯ**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одну или несколько авиакомпаний с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. После получения такого назначения авиационные власти другой

Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями пункта 3 настоящей Статьи незамедлительно предоставят каждой назначенной авиакомпании соответствующее разрешение на выполнение полетов.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны, прежде чем выдать разрешение на выполнение полетов, могут потребовать от авиакомпании, назначенной другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что она способна выполнять условия, предусмотренные законами и правилами, которые обычно и обоснованно применяются этими властями в государстве этой Договаривающейся Стороны при осуществлении международных воздушных сообщений в соответствии с положениями Конвенции.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она может счесть необходимыми при пользовании назначенной авиакомпанией правами, указанными в Статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет удовлетворительных доказательств того, что преимущественное право владения этой авиакомпанией и фактический контроль над ней принадлежат Договаривающейся Стороне, которая назначает эту авиакомпанию, или гражданам ее государства.

5. Когда авиакомпания таким образом назначена и получила разрешение, она может в любой момент начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии со Статьей 12 настоящего Соглашения, введены в действие на этих линиях, и получено одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон согласно пункту 4 статьи 2 настоящего Соглашения.

6. Авиационные власти Договаривающихся Сторон имеют право в соответствии с положениями настоящей Статьи заменить любую авиакомпанию, которую они назначили, другой авиакомпанией.

## **Статья 4**

### **АНУЛИРОВАНИЕ ИЛИ ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на выполнение полетов или приостановить пользование любой авиакомпанией, назначенной другой Договаривающейся Стороной, правами, указанными в Статье 2 настоящего Соглашения, или поставить такие условия, которые она может считать необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, когда она не имеет удовлетворительных доказательств того, что преимущественное право владения этой авиакомпанией и фактический контроль над ней принадлежат Договаривающейся Стороне, которая назначает эту авиакомпанию,

или гражданам ее государства; или

б) в случае, когда упомянутая авиакомпания не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права; или

в) в случае, если авиакомпания каким-либо иным образом не соблюдает условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или установление условий, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, не является необходимым для предотвращения дальнейших нарушений законов и правил, такое право будет использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации должны состояться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса.

## **Статья 5**

### **ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ И ПРАВИЛ**

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие вход на его территорию, пребывание в ее пределах и выход с нее воздушных судов, занятых в международной авионавигации, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах указанной территории, будут применяться к воздушным судам любой авиакомпании, назначенной другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие на ее территорию, пребывание в ее пределах и отправление с нее пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, правила, касающиеся паспортного, таможенного, валютного и санитарного контроля, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов любой авиакомпании, назначенной другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

## **Статья 6**

### **ПРИЗНАНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ И УДОСТОВЕРЕНИЙ**

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или признаны действительными одной Договаривающейся Стороной, и срок действия которых не истек, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными, соответствуют минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, или превышают такие стандарты.

2. При полетах над территорией своего государства каждая Договаривающаяся

Сторона сохраняет за собой право отказать в признании действительности удостоверений о квалификации и свидетельств, выданных гражданам ее государства или признанных действительными другой Договаривающейся Стороной, или любым другим государством.

## **Статья 7**

### **СБОРЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ**

1. Сборы за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые другие сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами, будут взиматься в соответствии со ставками, установленными на территории государства каждой Договаривающейся Стороны при условии, что такие сборы и платежи не должны превышать аналогичных сборов, взимаемых с воздушных судов назначенных авиакомпаний этих Договаривающихся Сторон, и воздушных судов других авиакомпаний, выполняющих аналогичное международное сообщение.

2. Изменению размера сборов должно предшествовать заблаговременное уведомление.

## **Статья 8**

### **ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И ДРУГИХ СБОРОВ**

1. Воздушные суда назначенных авиакомпаний любой Договаривающейся Стороны, которые осуществляют международное воздушное сообщение, а также их комплектное бортовое оборудование, запасы топлива и смазочных материалов, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, не будут облагаться налогами, таможенными пошлинами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что это оборудование, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их вывоза в обратном направлении.

2. Также не будут облагаться такими налогами, таможенными пошлинами и сборами, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на борт на территории государства одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных компетентными органами упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части и оборудование, ввезенные на территорию государства одной

Договаривающейся Стороны, для технического обслуживания и ремонта воздушного судна эксплуатируемого на договорных линиях назначенной авиакомпанией другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном назначенной авиакомпанией одной Договаривающейся Стороны, которая эксплуатирует договорные линии, даже если эти запасы используются на участке маршрута в пределах территории государства той Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт;

г) необходимые документы, используемые назначенной авиакомпанией одной из Договаривающихся Сторон, включая перевозочную документацию, в том числе авиабилеты, авианакладные и рекламные материалы, электронное оборудование, необходимое для бронирования и связи, и запасные части к ним, а также автомобили, материалы и оборудование, которые могут быть использованы назначенной авиакомпанией для коммерческих и эксплуатационных целей на территории аэропорта с условием, что такие материалы и оборудование обеспечивают транспортировку пассажиров и груза.

3. Материалы, запасы и запасные части, а также документы, указанные в пункте 2 настоящей Статьи, по требованию таможенных властей заинтересованной Договаривающейся Стороны, могут быть поставлены под контроль или наблюдение этих таможенных властей.

4. Комплектное бортовое оборудование, а также материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, которое эксплуатируется назначенной авиакомпанией одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных органов этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они должны находиться под таможенным контролем до тех пор, пока не будут вывезены в обратном направлении или не получат иного назначения в соответствии с таможенным законодательством.

5. Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства любой Договаривающейся Стороны, также не будут облагаться налогами, таможенными пошлинами и сборами.

## **Статья 9**

### **ПРЯМОЕ ТРАНЗИТНОЕ СООБЩЕНИЕ**

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, отведенной для этой цели, будут подвергаться упрощенному контролю, за исключением мер безопасности по предотвращению незаконного вмешательства в

деятельность гражданской авиации и перемещения предметов и веществ, запрещенных к перевозке.

## **Статья 10**

### **РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК**

1. Назначенным авиакомпаниям обеих Договаривающихся Сторон будут предоставлены равные и справедливые возможности и условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенная авиакомпания одной Договаривающейся Стороны должна принимать во внимание интересы назначенных авиакомпаний другой Договаривающейся Стороны, чтобы не нанести ущерба перевозкам, совершаемым этими авиакомпаниями по этим же маршрутам или частям маршрутов.

3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиакомпаниями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общепринятым потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждая назначенная авиакомпания должна иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая, при разумном коэффициенте загрузки воздушного судна, отвечала бы существующим и предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты.

## **Статья 11**

### **УТВЕРЖДЕНИЕ РАСПИСАНИЙ**

Расписания движения по договорным линиям, а также изменения и дополнения к ним, будут представляться назначенными авиакомпаниями на утверждение авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон не менее чем за тридцать (30) дней до предполагаемой даты введения расписания. В особых случаях этот срок может быть изменен с согласия упомянутых властей.

## **Статья 12**

### **ТАРИФЫ**

1. Тарифы на любой договорной линии будут устанавливаться с учетом всех факторов, связанных с рынком перевозок.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, будут согласовываться между назначенными авиакомпаниями обеих Договаривающихся Сторон по каждому из установленных маршрутов.

3. Согласованные таким образом тарифы должны подаваться на утверждение авиационным властям Договаривающихся Сторон не менее чем за тридцать (30) дней



до предлагаемой даты их введения. Этот период может быть сокращен с согласия упомянутых властей. Если авиационные власти ни одной из Договаривающихся Сторон не выразили своего несогласия в течение тридцати (30) дней после даты представления, тарифы будут считаться утвержденными.

4. Если тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или, если в течение периода, применяемого в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны направляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны уведомление о своем несогласии с любым тарифом, поданным им на утверждение, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны попытаться определить тариф путем его согласования между собой.

5. Если авиационные власти Договаривающихся Сторон не могут прийти к согласию по любому тарифу, представленному им согласно пункту 3 настоящей Статьи, или определить тариф в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, разногласие разрешается в соответствии с требованиями Статьи 17 настоящего Соглашения.

6. Тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей Статьи, будет оставаться в силе до тех пор, пока не будет утвержден новый тариф. Ни один тариф не войдет в действие без утверждения его авиационными властями Договаривающихся Сторон.

## **Статья 13**

### **КОММЕРЧЕСКИЕ И ФИНАНСОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**

1. Назначенной авиакомпании одной Договаривающейся Стороны предоставляется право осуществлять на территории государства другой Договаривающейся Стороны продажу авиатранспортных перевозок с использованием собственных перевозочных документов в местной или любой свободно конвертируемой валюте непосредственно (включая представительства) или через агентов с соблюдением законов и правил государства этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Назначенной авиакомпании одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открывать на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с соблюдением его законов и правил, касающихся въезда, проживания и трудоустройства, содержать на ней свой собственный административный, технический, коммерческий и другой персонал, необходимый для обеспечения эксплуатации договорных линий.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенной авиакомпании другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов, полученных этой авиакомпанией на территории ее государства от эксплуатации договорных линий, над расходами.

4. Такой перевод должен осуществляться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в соответствии с законодательством государства, на территории которого получен доход.

## **Статья 14**

### **АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о правонарушениях и других определенных актах, совершенных на борту воздушного судна, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

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

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными Международной организацией гражданской авиации и определенными как Приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации и эксплуатанты воздушных судов, постоянно базирующихся или имеющих основное место деятельности на территории их государств, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая

Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 этой Статьи положений по авиационной безопасности, которые предусматриваются другой Договаривающейся Стороной для въезда на территорию ее государства, нахождения в ее пределах или выезда с нее. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах территории ее 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 также благожелательно рассмотрит любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в случае конкретной угрозы.

5. В случае действий или угрозы действий, связанных с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь путем облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения таких действий или их угрозы.

6. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отступает от положений по авиационной безопасности настоящей Статьи, авиационные власти этой Договаривающейся Стороны могут просить о проведении немедленных консультаций. В случае не достижения приемлемой договоренности в течение тридцати (30) дней со дня обращения с просьбой о проведении консультаций, или проявления непосредственной угрозы безопасности гражданской авиации, возникнет основание для применения Статьи 4 настоящего Соглашения.

## **Статья 15**

### **ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ**

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны будут предоставлять по запросу другой Договаривающейся Стороне периодические или другие статистические данные.

2. Такие статистические данные должны содержать необходимую информацию для определения объема перевозок, совершенных назначенными авиакомпаниями по договорным линиям, включая информацию по пунктам отправления и пунктам назначения таких перевозок.

## **Статья 16**

### **КОНСУЛЬТАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ**

1. Для облегчения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к толкованию или исполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон по необходимости будут проводиться консультации.

2. Если одна из Договаривающихся Сторон пожелает внести какие-либо изменения и дополнения, касающиеся положений настоящего Соглашения и Приложения к нему, она может запросить консультации с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации могут проводиться между авиационными властями Договаривающихся Сторон путем переговоров или переписки, и они должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения другой Договаривающейся Стороной запроса на их проведение, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения и дополнения, согласованные таким образом, будут утверждаться Договаривающимися Сторонами в соответствии со Статьей 20 настоящего Соглашения.

## **Статья 17**

### **УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ**

1. Если между Договаривающимися Сторонами возникает какой-либо спор относительно толкования или применения настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны, в первую очередь, будут стремиться урегулировать его путем переговоров.

2. Если разрешение спора в порядке, упомянутом в пункте 1 настоящей Статьи невозможно, этот спор по просьбе любой из Договаривающихся Сторон может быть передан в арбитражный суд.

3. Такой арбитражный суд будет учреждаться для каждого конкретного случая следующим образом. В течение шестидесяти (60) дней со дня получения просьбы об арбитраже каждая из Договаривающихся Сторон назначит одного арбитра. Эти два арбитра определяют затем гражданина третьего государства, который с обоюдного согласия Договаривающихся Сторон будет назначен председателем суда. Назначение председателя должно произойти не позднее, чем через шестьдесят (60) дней со дня назначения первых двух арбитров.

4. Если необходимые назначения не были произведены в сроки, указанные в пункте 3 этой Статьи, и если Договаривающиеся Стороны не договорились об ином, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться с просьбой о производстве любых необходимых назначений к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации. Если Президент является гражданином государства одной из Договаривающихся Сторон или не в состоянии осуществить вышеупомянутые действия в силу иных причин, право производства необходимых назначений будет предоставлено Вице-Президенту Совета Международной организации гражданской авиации. Если Вице-Президент, в свою очередь, является гражданином государства

одной из Договаривающихся Сторон или не в состоянии осуществить вышеупомянутые действия, просьба о производстве необходимых назначений будет адресована следующему по старшинству члену Совета Международной организации гражданской авиации, не являющемуся гражданином государства ни одной из Договаривающихся Сторон.

5. Арбитражный суд, учреждаемый согласно этой Статье, принимает решения большинством голосов. Эти решения обязательны для обеих Договаривающихся Сторон. Каждая из Договаривающихся Сторон несет расходы назначенного ею арбитра и расходы, связанные с его участием в арбитражном судопроизводстве; расходы председателя и неучтенные расходы будут оплачиваться Договаривающейся Стороной, проигрывающей судебный процесс.

## **Статья 18**

### **РЕГИСТРАЦИЯ**

Настоящее Соглашение, изменения и дополнения к нему подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации.

## **Статья 19**

### **СРОК ДЕЙСТВИЯ**

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. Если такое уведомление получено, настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока. В случае отсутствия подтверждения о получении от другой Договаривающейся Стороны уведомления, оно будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

## **Статья 20**

### **ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ**

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последнего уведомления о выполнении внутригосударственных процедур, необходимых для вступления Соглашения в силу.

Совершено в г. Алматы 19 мая 1998 года в двух подлинных экземплярах, каждый на казахском, латышском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую юридическую силу. В случаях различного толкования отдельных положений настоящего Соглашения за основу принимается текст на русском языке.

*За Правительство*

*За Правительство*

*Республики Казахстан*

*Латвийской Республики*

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

1. Назначенные авиакомпании Республики Казахстан имеют право эксплуатировать договорные линии по следующим маршрутам:

<b>Пункты отправления</b>	<b>Пункты промежуточные</b>	<b>Пункты назначения</b>	<b>Пункты за пределами</b>
Пункты в Республике Казахстан	Республике	Пункты в Латвийской	Пункты в третьих странах

2. Назначенные авиакомпании Латвийской Республики имеют право эксплуатировать договорные линии по следующим маршрутам:

<b>Пункты отправления</b>	<b>Пункты промежуточные</b>	<b>Пункты назначения</b>	<b>Пункты за пределами</b>
Пункты в Латвийской Республике	Казахстан	Пункты в Республике	Пункты в третьих странах

### **П р и м е ч а н и е :**

1. Право назначенной авиакомпании одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. Дальнейшее определение пунктов, предусмотренных в этом Приложении, осуществляется путем согласования между авиационными властями Договаривающихся Сторон.