

## **О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Великого Герцогства Люксембург о воздушном сообщении**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 мая 2015 года № 379

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Одобрить прилагаемый проект Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Великого Герцогства Люксембург о воздушном сообщении.

2. Уполномочить Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Исекешева Асета Орентаевича подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Великого Герцогства Люксембург о воздушном сообщении, разрешив вносить изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

3. Настоящее постановление вводится в действие со дня его подписания.

*Премьер - Министр*

*Республики Казахстан*

*К. Масимов*

О д о б р е н

п о с т а н о в л е н и е м

Р е с п у б л и к и

о т 20 мая 2015 года № 379

Проект

П р а в и т е л ь с т в а

К а з а х с т а н

### **Соглашение**

**между**

**Правительством Республики Казахстан и**

**Правительством Великого Герцогства Люксембург**

**о воздушном сообщении**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Великого Герцогства Люксембург (далее — Договаривающиеся Стороны), являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года; желая заключить соглашение в целях установления воздушного сообщения между их территориями и за их пределами;

желая обеспечить высокий уровень безопасности на международном авиационном транспорте ;  
согласились о нижеследующем:

## **Статья 1. Определения**

Для целей Соглашения, если из контекста не вытекает иное:

(а) термин «авиационные власти» означает в отношении Республики Казахстан - Министерство по инвестициям и развитию, и в отношении Великого Герцогства Люксембург — Министр, ответственный за сферу гражданской авиации, или в обоих случаях — любой орган или лицо, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые вышеуказанными органами. При внесении изменений в название уполномоченного органа одной Договаривающейся Стороны уведомления будут направляться в адрес другой Договаривающейся стороны в письменной форме по дипломатическим каналам ;

(b) термин «договорные линии» означает запланированные воздушные перевозки в соответствии с маршрутами, указанными в Приложении к настоящему Соглашению, для перевозок пассажиров, груза и почты, отдельно или в совокупности;

(c) термин «Соглашение» означает настоящее Соглашение, его Приложение и дополнительные изменения к нему ;

(d) термин «Конвенция» означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение, принятое согласно статье 90 этой Конвенции, и любые поправки к Приложениям или Конвенции согласно ее статьям 90 и 94, в той степени, в какой такие Приложения и поправки были приняты и ратифицированы обеими Договаривающимися Сторонами ;

(e) термин «назначенное авиапредприятие» означает авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

(f) термин «Государство» означает государство-член Европейского Союза;

(g) термин «тариф» означает сборы, взимаемые за перевозку пассажиров, багажа или груза, и условия применения таких цен, включая их агентов и условия применения таких сборов, за исключением вознаграждения и условий за перевозку почты;

(h) термины «воздушное сообщение», «международное воздушное сообщение», «авиапредприятие» и «остановка с некоммерческими целями» имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции ;

(i) термин «территория» имеет значение, определенное для нее в статье 2 Конвенции.

## **Статья 2. Предоставление прав**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся стороне следующие права при осуществлении международного воздушного сообщения авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся стороной:

(а) совершать пролет территории другой Договаривающейся стороны без посадки;

(b) совершать на территории государства другой Договаривающейся стороны остановки с некоммерческими целями;

(с) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны посадки в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении, с целью посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки груза и почты международного следования, отдельно или в совокупности.

2. Ничто в пункте 1 настоящей статьи не может рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся стороны брать на борт на территории государства другой Договаривающейся Стороны пассажиров, груз и почту для их перевозки в другой пункт на территории государства этой другой Договаривающейся стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

### **Статья 3. Назначение авиапредприятий и предоставление разрешения на эксплуатацию**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить, письменно уведомив об этом другую Договаривающуюся Сторону, одно или два авиапредприятия для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, отменить или изменить такие назначения.

2. По получении такого уведомления и в соответствии с положениями статей 3 и 4 настоящего Соглашения авиационные власти другой Договаривающейся Стороны должны незамедлительно предоставить назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям соответствующие разрешения на эксплуатацию.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны, прежде чем выдать разрешение на выполнение полетов, могут потребовать от назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, доказательства того, что оно отвечает требованиям законов и положений, обычно применяемых указанными властями при осуществлении международных воздушных сообщений.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона в целях эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам должна назначить такое авиапредприятие, которое учреждено на территории этой Договаривающейся Стороны.

Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, упомянутого в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего

Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны:

- учреждено на территории Договаривающейся Стороны; или  
- имеет действующую лицензию на эксплуатацию и сертификат эксплуатанта в соответствии с применимым законодательством назначающей Договаривающейся Стороны;

или  
- государство, отвечающее за выдачу сертификата эксплуатанта, осуществляет и поддерживает эффективный контроль над своим назначенным авиапредприятием, а соответствующий авиационный орган четко определен при назначении.

5. По получении таких разрешений авиапредприятие вправе начать эксплуатацию договорных линий в любое время, в полном объеме или частично при условии, что указанное авиапредприятие соблюдает применимые положения настоящего Соглашения, в частности, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения тарифы.

#### **Статья 4. Отмена или приостановление действия разрешения на эксплуатацию**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или временно приостановить использование предусмотренных в статье 2 настоящего Соглашения прав, предоставленных назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнение таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:

а) в любом случае, если не имеются доказательства того, что назначенное авиапредприятие выполняет условия, указанные в пункте 4 статьи 3 настоящего Соглашения;

или  
б) в случае, если авиапредприятие не соблюдает действующий закон Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или

с) авиапредприятие уже уполномочено осуществлять свою деятельность в рамках двухстороннего соглашения между Республикой Казахстан и другим Государством-членом Европейского Союза, и Республика Казахстан доказывает, что при осуществлении права движения в рамках настоящего Соглашения по маршруту, который включает пункт в другом государстве - члене Европейского Союза, указанное авиапредприятие будет обходить ограничения прав на перевозку, налагаемых двусторонним соглашением;

или  
д) если эффективный контроль над назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны осуществляется государством, с которым у Республики Казахстан отсутствует двустороннее соглашение о воздушном сообщении, и данное

Государство отказало в выдаче прав на перевозку авиапредприятиям, назначенным другой Договаривающейся Стороной; или  
е) если это авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если принятие немедленных мер не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и требований, то права, перечисленные в пункте 1 настоящей статьи, должны будут использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения.

## **Статья 5. Применение законов и правил**

1. Законы и требования одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет/вылет на территорию его государства воздушных судов, осуществляющих международное воздушное сообщение, или эксплуатацию этих воздушных судов, применяются к воздушным судам авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Договаривающейся Стороной, при прилете, вылете и во время их пребывания на указанной территории.

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

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не оказывает преимущества своему или любому другому авиапредприятию перед авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, осуществляющим аналогичные международные воздушные сообщения, при исполнении его таможенных, иммиграционных, карантинных и прочих требований.

4. Для пассажиров, багажа и груза, совершающих прямой транзит через территорию одной из Договаривающихся Сторон и не покидающих зону аэропорта, предназначенную для этой цели, будет применена не более чем упрощенная процедура контроля. Багаж и груз, совершающие прямой транзит, будут освобождены от таможенных пошлин, налогов и других аналогичных сборов.

## **Статья 6. Признание удостоверений и лицензий (Безопасность полетов)**

1. Удостоверения летной годности, квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся Сторон, срок действия которых не истек, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной при эксплуатации договорных линий по маршрутам, оговоренным в Приложении, при условии, что требования, согласно которым такие удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными, соответствуют стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией. Тем не менее, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет право не признавать действительными для пролета территории ее государства квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные ее гражданам другой Договаривающейся Стороной.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона вправе запросить консультации по нормам безопасности, соблюдаемым другой Договаривающейся Стороной в отношении аэропортов, экипажей, воздушных судов и деятельности назначенных авиапредприятий. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона сочтет, что другая Договаривающаяся Сторона неэффективно выполняет или не обеспечивает нормы и требования безопасности в данных областях, которые, по крайней мере, должны соответствовать минимальным стандартам, установленным Конвенцией, другая Договаривающаяся Сторона должна быть уведомлена о полученных данных и необходимости соответствия этим минимальным стандартам, и должна принять соответствующие корректирующие меры. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в разрешении на эксплуатацию или техническом разрешении авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным другой Договаривающейся Стороной, или отозвать их, или ограничить их действие, в том случае, если другая Договаривающаяся Сторона своевременно не приняла корректирующие меры.

## **Статья 7. Авиационная безопасность**

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, 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 свои права и обязательства, вытекающие из международного права, Договаривающиеся Стороны действуют 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.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают на взаимной основе по запросу всю необходимую помощь по предотвращению незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств и услуг, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют по отношению друг к другу в соответствии с нормами авиационной безопасности и рекомендованной практикой, установленной Международной организацией гражданской авиации и определенной в Приложениях к Конвенции, в той степени, в какой такая практика ими применяется; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находятся на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на территории их государства действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от ее эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений по авиационной безопасности, которые предусматриваются другой Договаривающейся Стороной, для въезда, выезда и нахождения в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах территории своего государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров и их ручной клади, а также осуществления соответствующего контроля над экипажами, товарами и бортовыми запасами до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных разумных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

6. Если у одной из Договаривающихся сторон имеются проблемы в связи с положениями по авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут запросить незамедлительные консультации с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны.

## **Статья 8. Освобождение от пошлин и прочих сборов**

1. Каждая из Договаривающихся Сторон освобождает назначенные авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны от уплаты таможенных пошлин, инспекционных сборов и других подобных сборов на воздушные судна, а также их запасные части, включая двигатели, топливо, смазочные материалы и потребляемые технические запасы, настольные принадлежности (в том числе пищевые продукты, напитки, продукты для использования пассажирами во время полета), которые находятся на борту воздушного судна, и другие предметы, предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушных судов.

2. Освобождения, предоставляемые настоящей статьей (за исключением расходов, предусмотренных в параграфе 4 настоящей статьи), будут применяться к материалам, указанным в пункте 1 настоящей статьи:

(а) ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны или от имени назначенного авиапредприятия или авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны ;

(б) оставшиеся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны по прибытии или выезде с территории другой Договаривающейся Стороны ;

(с) взятые на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования при эксплуатации договорных линий ;

независимо от того, были ли эти материалы использованы или потреблены полностью на территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей освобождение от пошлин, при условии, что такие материалы не отчуждаются на территории данной Договаривающейся Стороны.

Материалы, описанные выше, в случае ввоза на территорию Договаривающейся Стороны, предоставившей освобождение, могут содержаться под таможенным контролем .

3. Бортовое оборудование, запасы топлива и смазочные материалы, а также запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных органов этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они находятся под таможенным контролем упомянутых органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства этой Договаривающейся Стороны .

4. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенное декларирование и

хранение взимаются в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон, только в той мере, расходы которых основаны на реальных затратах в рамках предоставления таких услуг, определенных в статье 15 настоящего Соглашения.

## **Статья 9. Регулирование емкости перевозок**

1. Назначенное авиапредприятие(я) Договаривающихся Сторон пользуется справедливыми и равными возможностями при эксплуатации договорных линий, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Все коммерческие вопросы касательно провозных емкостей, частот или типов воздушных судов для эксплуатации на договорных линиях, установленных в Приложении настоящего Соглашения, должны быть согласованы между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

## **Статья 10. Тарифы**

1. Тарифы, применимые между территориями двух Договаривающихся Сторон, должны быть установлены на разумном уровне, с учетом всех соответствующих факторов, включая стоимость перевозки, интересы пользователей, разумную прибыль, класс обслуживания и, при необходимости, тарифы других авиакомпаний, эксплуатирующих весь маршрут или его часть.

2. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны должно устанавливать свои тарифы самостоятельно.

3. Если авиационные власти одной или любой из Договаривающейся Стороны предложат вмешаться в регулирование тарифов, то главными целями такого вмешательства должны быть:

- a) предотвращение грабительских или дискриминационных цен или практик;
- b) защита потребителей от цен, которые являются чрезмерно высокими или ограничивающими вследствие злоупотребления доминирующим положением; и
- c) защита авиапредприятий от искусственно завышенных цен вследствие прямых или косвенных правительственных субсидий;
- d) защита авиапредприятий от заниженных цен в целях очевидного устранения конкуренции.

4. Тарифы, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, должны быть направлены авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон для регистрации не позднее, чем за шестьдесят (60) дней до планируемой даты начала их применения.

Если одна из Договаривающихся Сторон полагает, что какой-либо тариф не соответствует положениям пункта (1) настоящей статьи, то она должна запросить консультации и уведомить другую Договаривающуюся Сторону о причинах своего

неудовлетворения в кратчайшие сроки. Такие консультации должны быть проведены не позднее, чем за 30 дней после получения запроса, и стороны должны сотрудничать в обеспечении информации, необходимой для разумного решения вопроса. Если Договаривающиеся Стороны достигают согласия в отношении цены, по которой ранее было представлено уведомление о неудовлетворении, то Договаривающиеся Стороны предпринимают все возможные усилия для выполнения достигнутой договоренности.

## **Статья 11. Представительства авиапредприятий**

1. Назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны имеет право на основе взаимности направлять и содержать на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства и коммерческий, операционный и технический персонал, необходимый для эксплуатации договорных линий.

2. По выбору назначенного авиапредприятия(й) одной Договаривающейся Стороны данные требования к персоналу могут быть удовлетворены за счет его собственного персонала или с использованием услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, работающих на территории государства другой Договаривающейся Стороны и имеющих разрешение на оказание таких услуг на территории государства этой Договаривающейся Стороны.

3. Представительства и персонал должны соблюдать действующие законы и правила другой Договаривающейся Стороны и в соответствии с законами и правилами каждая Договаривающаяся Сторона будет оказывать на основе взаимности и в кратчайшие сроки содействие в получении необходимых разрешений на работу, гостевых виз и прочих подобных документов представительствам и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей статьи.

## **Статья 12. Коммерческая деятельность и перевод доходов**

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны имеет право осуществлять продажу авиаперевозок на своих собственных перевозочных документах в своих офисах на территории другой Договаривающейся Стороны и назначать официально уполномоченных агентов в соответствии с национальными законами и правилами другой Договаривающейся Стороны.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения местных доходов над местными расходами, полученных этим предприятием на территории его государства от эксплуатации договорных линий. В случае, если процедура подобных переводов регулируется специальным соглашением между Договаривающимися Сторонами, то положения этих соглашений должны применяться. В случае отсутствия таких соглашений либо соответствующих положений в них, перевод должен быть

произведен в твердой конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с иностранным обменным регулированием Договаривающихся Сторон.

### **Статья 13. Совместные договоренности**

Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны, располагающие необходимыми разрешениями на эксплуатацию договорных линий, получают право эксплуатировать и/или предлагать договорные линии по установленным маршрутам или по любому участку этих маршрутов на основе различных совместных договоренностей, таких как код-шеринг, соглашение по блок-местам, совместное предприятие и иные направления сотрудничества с авиапредприятиями или авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, при условии, что такие авиапредприятия имеют соответствующее разрешение на эксплуатацию маршрутов или участков.

### **Статья 14. Интермодальные грузоперевозки**

Несмотря на любые другие положения настоящего Соглашения, авиапредприятия и косвенные поставщики услуг по грузовым авиаперевозкам обеих Договаривающихся Сторон допускаются к эксплуатации наземного транспорта для авиационных грузов в или из пунктов на территории Договаривающихся Сторон или третьих стран, включая перевозку в (из) всех аэропортов с таможенными пунктами и, при необходимости, право перевозки нерастаможенных авиационных грузов, в соответствии с действующими законами и правилами. Такие авиационные грузы, перевозимые наземным или воздушным путем, должны иметь доступ к таможене и пункту обработки грузов аэропорта. Авиапредприятия могут по своему усмотрению осуществлять собственные наземные перевозки или обеспечить их посредством договоренностей с другими наземными перевозчиками, включая наземный транспорт другого авиапредприятия или косвенных поставщиков услуг по грузовым авиаперевозкам. Такие услуги по интермодальным грузоперевозкам могут предлагаться на основе единого тарифа на комбинированную перевозку воздушным и наземным транспортом при условии, что грузоотправители надлежащим образом проинформированы о фактах такой перевозки.

### **Статья 15. Сборы**

1. Сборы и иные расходы за пользование услугами каждого аэропорта, включая его оборудование, технические и прочие средства и услуги, а также любые расходы за пользование аэронавигационными средствами, средствами и услугами связи, взимаются в соответствии со ставками и тарифами, устанавливаемыми каждой

Договаривающейся

Стороной.

2. Назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны не должно платить более высокие сборы, чем те, которые выплачивает назначенное авиапредприятие(я) другой Договаривающейся Стороны и/или любое другое иностранное авиапредприятие, осуществляющее аналогичные международные воздушные сообщения, за пользование оборудованием и услугами другой Договаривающейся Стороны.

## **Статья 16. Статистические данные**

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны будут по запросу авиационных властей другой Договаривающейся Стороны представлять статистические данные или другую информацию подобного рода в разумных пределах с целью рассмотрения объема провозных емкостей, предоставляемых на договорных линиях.

## **Статья 17. Консультации**

1. В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся Сторон будут проводить регулярные консультации с целью обеспечения выполнения, соответствующего соблюдения положений настоящего Соглашения и Приложения к нему, а также, при необходимости, проводить консультации с целью внесения изменений.

2. Любая Договаривающаяся Сторона вправе запросить проведение консультаций путем переговоров или переписки, и они должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса об их проведении, если Договаривающиеся Стороны не договорятся о продлении этого срока.

## **Статья 18. Разрешение споров**

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию настоящего Соглашения, авиационные власти будут стремиться разрешить его путем переговоров.

2. Если обе Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению путем переговоров, они могут передать спор на рассмотрение третьему лицу или третьей организации, или одна из Договаривающихся Сторон или по просьбе одной из Договаривающихся Сторон на рассмотрение суда, состоящего из трех арбитров. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному арбитру, а третий будет выбран этими двумя арбитрами. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной

от другой Договаривающейся Стороны по дипломатическим каналам уведомления с требованием арбитражного решения спора. Третий арбитр будет назначаться в течение последующих шестидесяти (60) дней. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначит арбитра в вышеуказанный срок, или третий арбитр не будет назначен в вышеуказанный срок, одна из Договаривающихся Сторон может обратиться к Президенту Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров.

В любом случае третий арбитр должен быть гражданином третьего государства и исполнять обязанности председателя арбитражного суда.

3. Договаривающиеся Стороны подчиняются любому решению, принятому в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи.

## **Статья 19. Внесение изменений**

1. Если одна из Договаривающихся Сторон пожелает внести изменения в настоящее Соглашение, она вправе запросить проведение консультации с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации, которые могут быть проведены между авиационными властями путем переговоров или переписки, должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса об их проведении, если только обе Договаривающиеся Стороны не договорятся о продлении этого периода. Любые согласованные изменения и дополнения, вносимые в Соглашение, вступают в силу в порядке, предусмотренном статьей 23 настоящего Соглашения, которые будут оформляться отдельными протоколами, являющимися его неотъемлемыми частями.

## **Статья 20. Многостороннее соглашение**

Настоящее Соглашение и Приложения к нему будут дополняться в целях соответствия любому многостороннему соглашению, чьими участниками становятся обе Договаривающиеся Стороны.

## **Статья 21. Прекращение действия Соглашения**

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любой момент уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о прекращении действия настоящего Соглашения; такое уведомление направляется одновременно в Международную организацию гражданской авиации. 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 периода. В случае отсутствия подтверждения о получении со стороны другой Договаривающейся

Стороны, будет считаться, что уведомление получено ею через четырнадцать (14) дней с даты его получения Международной организацией гражданской авиации.

## **Статья 22. Регистрация**

Настоящее Соглашение, а также последующие изменения и поправки должны быть зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

## **Статья 23. Вступление в силу**

Настоящее Соглашение должно быть согласовано в соответствии с конституционными требованиями каждой Договаривающейся Стороны и вступить в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о завершении каждой Договаривающейся стороной всех внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу настоящего Соглашения.

В удостоверение сего представители двух правительств, должным образом уполномоченные для этой цели, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в двух экземплярах в г. \_\_\_\_\_

на казахском, французском, английском и русском языках.

Дата

В случае расхождений, текст на английском языке будет превалировать.

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЕЛИКОГО  
ГЕРЦОГСТВА ЛЮКСЕМБУРГ

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ**

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Люксембурга:

Люксембург - промежуточные пункты - пункты в Казахстане - пункты за пределами

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Казахстана:

пункты в Казахстане - промежуточные пункты - Люксембург - пункты за пределами

1. Любые промежуточные пункты и/или пункты за пределами могут обслуживаться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон без использования права пятой степени свободы воздуха.

2. Использование права пятой степени свободы воздуха является предметом

отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон могут при выполнении любых или всех полетов пропустить остановку в любых пунктах вышеуказанных маршрутов, а также обслуживать пункты в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются на территории Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие или авиапредприятия.

**Примечание РЦПИ!**

Далее следует текст Соглашения на английском языке.

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