

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

Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2003 года N 1169
Правительство Республики Казахстан постановляет:

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

< * >

Сноска. Проект отозван - постановлением Правительства РК от 17 марта 2004 г. N 3 2 4 .

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

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 Эстонской Республики о воздушном сообщении

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Эстонской Республики о воздушном сообщении, совершенное в городе Алматы 26 апреля 2001 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

**Соглашение
между Правительством Республики Казахстан
и Правительством Эстонской Республики
о воздушном сообщении**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Эстонской Республики,
именуемые далее "Стороны",

являясь участниками Конвенции о Международной Гражданской Авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года, желая заключить настоящее Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями своих государств, 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 открытую для подписания в Вашингтоне, и включает в себя любое Приложение, принятое согласно статье 90 этой Конвенции и любую поправку к Приложениям или Конвенции, принятую в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции, в той степени, в которой эти Приложения и поправки приняты обеими Сторонами;

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

в) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое было назначено и получило разрешение на выполнение полетов в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

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

д) термин "тарифы" 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;

з) термин "смена воздушного судна" означает эксплуатацию одной из договорных линий назначенной авиакомпания таким образом, что один участок маршрута обслуживается воздушным судном, отличающимся по емкости от воздушного судна, обслуживающего другой участок маршрута;

и) термин "оборудование воздушного судна" имеет значение, соответственно указанное в Приложении 9 к Конвенции;

к) термин "сборы" означает сборы, взимаемые с авиакомпаний за предоставление аэропорта, средств аэронавигации и авиационной безопасности и другие услуги;

л) термин "договорные линии" означает регулярное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в Приложении к настоящему Соглашению для перевозки пассажиров, груза и почты, отдельно или комбинированно.

2. Приложение является неотъемлемой частью настоящего Соглашения и все ссылки на Соглашение означают одновременно и ссылки на Приложение, если это не оговорено иначе.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. Каждое авиапредприятие любой Стороны будет пользоваться при выполнении рейсов следующими правами:

а) правом совершать полет через территорию государства другой Стороны без посадки;

б) правом совершать посадки на территории государства другой Стороны с некоммерческими целями.

3. Каждое авиапредприятие, назначенное любой Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам правом совершать посадки на территории государства другой Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью принятия на борт и/или выгрузки пассажиров, багажа, почты и груза, перевозимых в международном сообщении.

4. Указанное в пункте 3 настоящей статьи не будет рассматриваться как право назначенного авиапредприятия любой Стороны принимать на борт пассажиров, багаж, груз и почту для перевозки между пунктами на территории государства другой Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и разрешение на выполнение полетов

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

2. После получения такого назначения авиационные власти другой Стороны в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи незамедлительно предоставят каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на выполнение полетов.

3. Авиационные власти одной Стороны, прежде чем выдать разрешение на выполнение полетов, могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предусмотренные законодательством и правилами, которые обычно и обоснованно применяются этими властями при осуществлении международных воздушных сообщений в соответствии с положениями Конвенции.

4. Каждая 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 назначенным авиапредприятием правами, указанными в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Сторона не имеет удовлетворительных доказательств того, что преимущественное право владения этим авиапредприятием и фактический контроль над ним принадлежат Стороне, которая назначает это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Когда авиапредприятие таким образом назначено и получило разрешение, оно может в любой момент начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов, согласованное между авиапредприятиями, назначенными для эксплуатации на конкретной договорной линии, утверждено авиационными властями Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 13 настоящего Соглашения, введены в действие.

6. Авиационные власти Сторон имеют право в соответствии с положениями настоящей статьи заменить любое авиапредприятие, которое они назначили, другим авиапредприятием.

Статья 4

Аннулирование или приостановление разрешений на выполнение полетов

1. Каждая Сторона имеет право аннулировать разрешение на выполнение полетов или приостановить пользование любым авиапредприятием, назначенным другой Стороной, правами, указанными в статье 2 настоящего Соглашения, или поставить такие условия, которые она может считать необходимыми при пользовании этими п р а в а м и :

а) в любом случае, когда она не имеет удовлетворительных доказательств того, что преимущественное право владения этим авиапредприятием и фактический контроль над ним принадлежит Стороне, которая назначает это авиапредприятие, или гражданам е е г о с у д а р с т в а ; и л и

б) в случае, когда упомянутое авиапредприятие не соблюдает законодательство и правила государства Стороны, предоставляющей эти права; или

в) в случае, если авиапредприятие 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 законодательства и правил, такое право будет использоваться только после консультаций с другой Стороной. Такие консультации должны состояться в течение тридцати (30) дней с даты получения запроса.

Статья 5

Применимость законодательства и правил

1. Законодательство и правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие на его территорию, пребывание в ее пределах и отправление с нее воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах указанной территории, будут применяться к воздушным судам любого авиапредприятия, назначенного другой Стороной.

2. Законодательство и правила государства одной Стороны, регулирующие прибытие на его территорию, пребывание в ее пределах и отправление с нее пассажиров, багажа, груза и почты, и, в частности, правила, касающиеся паспортного, таможенного и санитарного контроля, будут применяться к пассажирам, багажу, экипажам, грузу и почте воздушных судов любого авиапредприятия, назначенного другой 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 Стороной и

срок действия которых не истек, будут признаваться действительными другой 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. Каждая Сторона сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из ее граждан другой Стороной.

Статья 7

Сборы за пользование

Сборы будут взиматься в соответствии со ставками, установленными на территории государства Стороны, и не будут превышать сборы, установленные для своих национальных авиапредприятий, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Статья 8

Налоги, таможенные пошлины и сборы

1. Воздушные суда назначенных авиапредприятий любой Стороны, которые осуществляют международные воздушные сообщения, 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 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 Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Стороны;

б) запасные части и оборудование, ввезенные на территорию государства одной Стороны для технического обслуживания и ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Стороны ;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном назначенного авиапредприятия одной Стороны, которое

эксплуатирует договорные линии, даже если эти запасы используются на участке маршрута в пределах территории государства той Стороны, где они были взяты на борт ;

г) необходимые документы назначенного авиапредприятия одной Стороны, включая авиабилеты и авианакладные, а также рекламные и печатные материалы, безвозмездно распространяемые авиапредприятием, перевозочные документы, доставленные или доставляемые назначенным авиапредприятием одной Стороны на территорию государства другой Стороны для своих эксплуатационных нужд.

3. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, могут подвергаться контролю таможенных органов государств Сторон.

4. Комплектное бортовое оборудование, а также материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, которое эксплуатируется на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны под контролем таможенных органов этой другой Стороны. При этом они должны находиться под контролем таможенных органов до тех пор, пока не будут вывезены в обратном направлении или не получат иного назначения в соответствии с таможенным законодательством страны п р е б ы в а н и я .

5. Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства любой Стороны, также не будут облагаться налогами, таможенными пошлинами и с б о р а м и .

6. Прибыль и доходы, получаемые назначенными авиапредприятиями одной стороны на территории другой стороны, подлежат налогообложению в соответствии с международными налоговыми соглашениями.

Статья 9

Прямое транзитное сообщение

Члены экипажей, пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Стороны и не покидающие таможенные зоны аэропорта , будут подвергаться упрощенному контролю, за исключением мер безопасности по предотвращению незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и перемещения предметов и веществ, запрещенных к перевозке, и находиться под таможенным контролем в течение всего времени стоянки авиасудна.

Статья 10

Принципы, которые регулируют эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Сторон будут предоставлены равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Стороны, чтобы не нанести ущерба перевозкам, совершаемым этими авиапредприятиями по этим же маршрутам или частям маршрута.

3. Договорные линии, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями Сторон, должны соответствовать общепринятым потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки воздушного судна отвечала бы существующим и предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, багажа, груза и почты.

4. Емкость и частота полетов на любой договорной линии будут определяться по согласованию между авиационными властями Сторон.

Статья 11

Утверждение расписаний

Расписания движения по договорным линиям, а также изменения и дополнения к ним будут представляться назначенными авиапредприятиями на утверждение авиационным властям обеих Сторон не менее чем за тридцать (30) дней до предполагаемой даты введения расписания. Авиационные власти обеих Сторон рассматривают их и дают ответ не позднее пятнадцати (15) дней с момента поступления расписаний движения на утверждение. В особых случаях этот срок может быть изменен с согласия упомянутых властей.

Статья 12

Безопасность полетов

1. Каждая Сторона вправе требовать проведения консультаций о применяемых другой Стороной мерах по безопасности относительно авиационных сооружений, экипажей, воздушных судов и работы назначенных авиапредприятий. Если одна из Сторон после таких консультаций констатирует, что другая Сторона неэффективно применяет и выполняет в этой области нормы и требования безопасности, соответствующие, по меньшей мере, минимальным нормам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, то другой Стороне будут сообщены такие констатации, а также шаги, которые считаются необходимыми для выполнения указанных минимальных норм; другая Сторона примет надлежащие меры для исправления положения. Если другая Сторона в течение разумного срока (в любом случае в течение пятнадцати (15) дней) не примет надлежащие меры, то это будет причиной для

применения положений статьи 4 настоящего Соглашения.

2. Если для обеспечения безопасности работы авиапредприятия требуются неотложные меры, Стороны вправе принять меры в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения до начала консультаций.

3. Любая мера одной из Сторон, принимаемая в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, будет приостановлена, как только другая Сторона начнет соблюдать положения по безопасности, указанные в настоящей статье.

Статья 13

Тарифы

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

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

3. Согласованные таким образом тарифы должны подаваться на утверждение авиационным властям 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 Сторон не выразили своего несогласия в течение пятнадцати (15) 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 Стороны направляют авиационным властям другой Стороны уведомление о своем несогласии с любым тарифом, поданным им на утверждение, авиационные власти обеих Сторон должны попытаться определить тариф путем его согласования между собой.

5. Если авиационные власти Сторон не могут прийти к согласию по любому тарифу, представленному им согласно пункту 4 настоящей статьи, разногласие разрешается в соответствии с требованиями статьи 18 настоящего Соглашения.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, будут оставаться в силе до тех пор, пока не будет утвержден новый тариф. Ни один тариф не будет действительным без утверждения его авиационными властями любой из Сторон.

Статья 14

Коммерческие и финансовые возможности

1. Назначенному авиапредприятию одной Стороны предоставляется право осуществлять на территории государства другой Стороны продажу авиатранспортных

перевозок с использованием собственных перевозочных документов в местной или любой свободно конвертируемой валюте непосредственно или через агентов с соблюдением законодательства и правил государства этой другой Стороны.

2. Назначенному авиапредприятию одной Стороны предоставляется право открывать на территории государства другой Стороны свои представительства с соблюдением его законодательства и правил, касающихся въезда, проживания и трудоустройства, содержать на ней административный, технический, коммерческий и другой персонал, необходимый для обеспечения эксплуатации договорных линий.

3. Каждая Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов, полученных этим авиапредприятием на территории государства другой Стороны от эксплуатации договорных линий, над расходами после налогообложения в соответствии с пунктом 6 статьи 8 настоящего Соглашения. Такой перевод должен осуществляться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между 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.

4. Во избежание двойного налогообложения вопросы налогообложения сумм и доходов от эксплуатации воздушных судов в международных перевозках регулируются в соответствии с Конвенцией между Республикой Казахстан и Эстонской Республикой об избежании двойного налогообложения и предотвращении уклонения от уплаты налогов на доход и на капитал, совершенной 1 марта 1999 года.

Статья 15

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву 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, Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлении и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, заключенной в г. Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, заключенной в г. Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, заключенной в г. Монреале 23 сентября 1971 года, Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности

гражданской авиации, заключенной в г. Монреале 23 сентября 1971 года, заключенного в Монреале 24 февраля 1988 года, положениями действующих двусторонних соглашений между Сторонами, а также тех соглашений, которые могут быть заключены между ними.

2. Стороны будут оказывать по запросу 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. 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 Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов по месту их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, постоянно базирующихся или имеющих основное место деятельности на территории их государств, и эксплуатанты международных аэропортов на территории их государств действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Сторона соглашается с тем, что другая Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений документов по авиационной безопасности, которые предусматриваются другой Стороной для прилета на территорию ее государства, пребывания в ее пределах или вылета с нее. Каждая 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 Сторона также благожелательно рассмотрит любую просьбу другой Стороны о принятии специальных мер безопасности в случае конкретной угрозы.

5. В случае действия или угрозы действия, 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, Стороны будут оказывать друг другу помощь путем облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого действия или его угрозы.

Статья 16

Предоставление статистических данных

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

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

Статья 17

Консультации

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к толкованию или применению настоящего Соглашения, между авиационными властями Сторон будут проводиться консультации.

Статья 18

Урегулирование споров

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

2. Если разрешение какого-либо спора вышеупомянутым образом невозможно, этот спор по ходатайству любой из 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 арбитражного ходатайства каждая из Сторон назначит одного арбитра. Эти два арбитра определяют затем гражданина третьего государства, который с обоюдного согласия Сторон будет назначен председателем суда. Назначение председателя должно произойти не позднее чем через шестьдесят (60) дней со дня назначения остальных двух арбитров.

4. Если необходимые назначения не были произведены в сроки, указанные в пункте 3 настоящей статьи, и если Стороны не договорились об ином, любая из Сторон может обратиться с просьбой о производстве любых необходимых назначений к президенту Совета Международной организации гражданской авиации. Если президент является гражданином государства одной из 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 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 Сторон.

5. Арбитражный суд, учреждаемый согласно настоящей статье, принимает решения большинством голосов. Эти решения обязательны для обеих Сторон. Каждая из Сторон несет расходы назначенного ею арбитра и расходы, связанные с его участием в арбитражном судопроизводстве. Расходы председателя и неучтенные расходы будут поделены поровну между Сторонами.

Статья 19

Внесение изменений и дополнений

1. Если одна из Сторон пожелает внести какие-либо изменения и дополнения, касающиеся положений настоящего Соглашения и Приложения к нему, она может запросить консультацию с другой Стороной. Такая консультация может проводиться между авиационными властями Сторон путем переговоров или переписки, и она должна начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения другой Стороной запроса на ее проведение, если только авиационные власти Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения и дополнения, согласованные таким образом, вступают в силу в соответствии с положениями статьи 22 настоящего Соглашения.

2. По взаимному согласию Сторон в настоящее Соглашение могут вноситься изменения и дополнения, которые оформляются отдельными протоколами, являющимися неотъемлемыми частями настоящего Соглашения.

3. Изменения в таблице маршрутов согласовываются напрямую между авиационными властями Сторон и вступят в силу незамедлительно после их подтверждения по дипломатическим каналам.

Статья 20

Регистрация

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

Статья 21

Срок действия

1. Настоящее Соглашение заключено на неограниченный срок.

2. Каждая Сторона может уведомить по дипломатическим каналам другую 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 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 Стороны уведомления оно будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации. В случае прекращения действий настоящего Соглашения его положения будут применяться ко всем контрактам, заключенным в соответствии с данным Соглашением, обязательства по которым возникли в период его действия, но не были исполнены к моменту прекращения действия настоящего Соглашения.

Статья 22

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня получения последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Совершено в г. Алматы 26 апреля 2001 года, в двух подлинных экземплярах, каждый на казахском, эстонском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения разногласий в толковании положений настоящего Соглашения, Стороны будут обращаться к тексту на русском языке.

*За Правительство
Республики Казахстан*

*За Правительство
Эстонской Республики*

Приложение

к Соглашению о воздушном сообщении между Правительством Республики Казахстан и Правительством Эстонской Республики

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

Пункты отправления	!	Пункты промежуточные	!	Пункты назначения	!	Пункты за пределами

Пункты в Республике Казахстан	!		!	Пункты в Эстонской Республике	!	

2. Назначенные авиакомпании Эстонской Республики имеют право эксплуатировать договорные линии в обоих направлениях по следующим маршрутам :

Пункты отправления	!	Пункты промежуточные	!	Пункты назначения	!	Пункты за пределами

Пункты в Эстонской Республике	!		!	Пункты в Республике Казахстане	!	

П р и м е ч а н и е :

1. Использование коммерческих прав пятой свободы воздуха на территориях государств Сторон является предметом отдельной договоренности между авиационными властями Сторон.

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

3. Коммерческое соглашение (предоставление блока мест, совместное использование кодов и другие), заключенное назначенными авиапредприятиями на договорных линиях, подлежит согласованию авиационными властями Сторон.