

О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Саудовской Аравии о воздушном сообщении

Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 августа 2025 года № 611

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Одобрить прилагаемый проект Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Саудовской Аравии о воздушном сообщении

2. Уполномочить Министра транспорта Республики Казахстан Сауранбаева Нурлана Ермаковича подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Саудовской Аравии 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*

О. Бектенов

Одобрено
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 13 августа 2025 года № 611
Проект

Соглашение

между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Саудовской Аравии о воздушном сообщении

Правительство Республики Казахстан и Правительство Королевства Саудовской Аравии (далее именуемые – "Договаривающиеся Стороны");

будучи участницами Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года;

желая поощрять международную систему авиации на основе рыночной конкуренции среди авиапредприятий с минимальным вмешательством правительства и регулированием со стороны последнего;

желая способствовать расширению возможностей международных авиасообщений;

признавая, что эффективное и конкурентоспособное международное авиасообщение увеличивает уровень торговли, благосостояния потребителей и экономического роста;

желая открыть возможности для авиапредприятий предлагать путешествующим и перевозящим лицам разнообразные опции предоставления услуг по самым низким

ценам без дискриминации и злоупотребления доминирующей позицией, а также поддерживать частные авиапредприятия в разработке и реализации ими инновационной и конкурентоспособной ценовой политики;

желая обеспечить максимальную степень защиты и безопасности в системе международных авиасообщений и вновь подтверждая серьезную озабоченность в связи с угрозами и действиями против безопасности воздушного судна, которые ставят под угрозу безопасность лиц или имущества, отрицательно сказывающимися на работе авиасообщений, и с подрывающими доверие общественности в отношении безопасности гражданской авиации,

согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

В целях настоящего Соглашения, если иное не следует из контекста, Договаривающиеся Стороны используют следующие термины:

1) "Конвенция" означает Конвенцию о Международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года и включает в себя любые приложения и изменения, принятые согласно статьям 90 и 94 данной Конвенции, в случае, если приложения и изменения вступили в силу или были ратифицированы обеими Договаривающимися Сторонами;

2) "авиационные власти" означает в случае с Правительством Республики Казахстан – Министерство транспорта Республики Казахстан, и в случае с Правительством Королевства Саудовской Аравии – Генеральное управление гражданской авиации Королевства Саудовской Аравии, или в обоих случаях любое лицо или орган, уполномоченные осуществлять функции, предусмотренные в настоящем Соглашении;

3) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения (назначение авиапредприятия и разрешение);

4) "тариф" означает цены, оплачиваемые за перевозку пассажиров, багажа и груза, и условия, при которых эти цены применяются, включая комиссионные сборы и другие дополнительные выплаты за агентские услуги или дополнительные услуги, но исключая выплаты и условия за перевозку почты;

5) "территория" в отношении государства несет значение, определенное в статье 2 Конвенции;

6) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные для них в статье 96 Конвенции, соответственно;

7) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложение и любые поправки к нему;

8) "график" означает график маршрутов для предоставления услуг по авиатранспортировке, предусмотренный в приложении к настоящему Соглашению, и

любые изменения к нему по согласованию в соответствии с положениями статьи 17 настоящего Соглашения (консультации и поправки);

9) "емкость" в отношении "воздушного судна" означает коммерческую загрузку этого воздушного судна на маршруте или части маршрута;

10) "запасные части" означает предметы для ремонта или замены, их последующего монтажа в воздушное судно, включая двигатели;

11) "стандартное оборудование" означает предметы, кроме бортового съемного оборудования и запасных частей съемного характера, для использования на борту воздушного судна во время полета, включая средства первой помощи и аварийно-спасательного оборудования;

12) "сбор за услуги аэропортов и средств" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий за предоставление воздушного судна, их экипажа и пассажиров аэропорта, средств аэронавигации, включая другие соответствующие услуги и средства ;

13) "авиаперевозка" означает общественную перевозку воздушным судном пассажиров, багажа, груза и почты, по отдельности или в комбинации, за вознаграждение или их найму;

14) "международная авиаперевозка" означает авиаперевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт на территории одного государства, направляются в другое государство;

15) "интермодальная авиаперевозка" означает общественную перевозку воздушным судном и одним или более видами транспорта пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или комбинированно за вознаграждение или их найму;

16) "ИКАО" означает Международную организацию гражданской авиации;

17) "совместное использование кодов" означает совместный маркетинговый механизм между двумя или более назначенными авиапредприятиями для эксплуатации.

Статья 2. Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении к настоящему Соглашению. Подобные сообщения и маршруты именуются в дальнейшем как "договорные линии" и "установленные маршруты".

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, пользуется при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на упомянутой территории с некоммерческими целями;

с) совершать посадки на упомянутой территории в пунктах, установленных для этого маршрута в графике согласно приложению к настоящему Соглашению, с целью посадки и/или высадки пассажиров, багажа, груза и почты.

3. Осуществление прав на перевозку в промежуточных точках и за ними, по установленным маршрутам согласно графику, приложенному к настоящему Соглашению, подлежит обсуждению и одобрению авиационных властей.

4. Ничто в пунктах 1 и 2 настоящей статьи не рассматривается как предоставление права назначенному авиапредприятию(ям) одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, багаж, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

Статья 3. Назначение авиапредприятия и разрешение

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить по дипломатическим каналам в письменной форме, одно или более авиапредприятий другой Договаривающейся Стороне в целях эксплуатации договорных линий, обозначенных в графике, и отзывать либо изменять такое назначение.

2. По получении уведомления о назначении и заявления от назначенного авиапредприятия в порядке и форме, предусмотренных для разрешения на эксплуатацию договорных линий, каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет надлежащее разрешение на эксплуатацию договорных линий с минимальной процедурной задержкой при условии, что:

а) авиапредприятие преимущественно принадлежит и эффективно контролируется Договаривающейся Стороной, назначившей авиапредприятие, и/или гражданами государства такой Договаривающейся Стороны;

б) Договаривающаяся Сторона, назначившая авиапредприятие, соответствует положениям, предусмотренным в статьях 13 (безопасность полетов) и 14 (авиационная безопасность) настоящего Соглашения;

с) назначенное авиапредприятие обладает квалификацией для соблюдения условий, предписанных законами и правилами, которые обычно применяются при выполнении международного воздушного сообщения Договаривающейся Стороной, получающей назначение.

Статья 4. Аннулирование, изъятие и ограничение действия разрешения

Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны имеют право на аннулирование разрешений, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, (назначение авиапредприятия и разрешение) в отношении авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, а также отменить, приостановить или налагать условия для таких разрешений, временно или на постоянной основе:

а) если она не убеждена, что преимущественное владение и эффективный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам государства этой Договаривающейся Стороны;

б) в случае, если Договаривающаяся Сторона, назначившая авиапредприятие, не соблюдает положения, указанные в статьях 13 (безопасность полетов) и 14 (авиационная безопасность) настоящего Соглашения; и

с) в случае, если назначенное авиапредприятие не обладает квалификацией для соблюдения условий, предписанных законами и правилами, которые обычно применяются при выполнении международного воздушного сообщения Договаривающейся Стороной, получающей назначение.

Статья 5. Средства и аэропортовые сборы

1. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает аэропорт или аэропорты на территории своего государства для пользования назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны по установленным маршрутам и предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны средства связи, авиационные, метеорологические средства и другие услуги, необходимые для эксплуатации договорных линий.

2. Ни одна из Договаривающихся Сторон не устанавливает и не разрешает устанавливать в отношении назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны сборы с пользователей, превышающие в размерах аналогичные сборы, установленные для своих назначенных авиапредприятий, эксплуатирующих похожие международные авиасообщения, использующих похожие воздушные суда, дополнительные средства и услуги.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона может запросить проведение консультаций по средствам, аэропортовым сборам и любым другим изменениям по этим сборам.

Статья 6. Освобождение от налогов, таможенных и других пошлин

1. Каждая Договаривающаяся Сторона в соответствии с национальным законодательством своего государства на взаимной основе освобождает назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны от пошлин, налогов и сборов, не относящихся к ценам за услуги, предоставляемые для прилетающих воздушных судов, топливо, смазочные масла, расходные технические материалы, запасные части, включая двигатели, стандартное бортовое оборудование, бортовые запасы и официальные документы с изображением опознавательных знаков авиапредприятия, таким как багажная бирка, авиабилеты, авианакладные, посадочные талоны и расписания, ввезенные на территорию государства другой Договаривающейся стороны с целью использования или использованные исключительно в связи с эксплуатацией

или обслуживанием воздушного судна или назначенного авиапредприятия Договаривающейся Стороны, эксплуатирующей договорные линии.

2. Освобождения, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, применяются к:

а) бортовым запасам, взятым на борт на территории государства Договаривающейся Стороны в границах аэропорта и в рамках, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и для использования на борту вылетающего воздушного судна, выполняющего международную авиаперевозку другой Договаривающейся Стороны;

б) запасным частям, ввезенным на территорию государства одной из Договаривающихся Сторон в границах аэропорта, для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, на установленном международном маршруте;

с) топливу и смазочным материалам, предоставляемым вылетающему воздушному судну, эксплуатирующему международные воздушные линии и принадлежащему авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, проходящего в пределах территории государства Договаривающейся Стороны, где они принимаются на борт.

3. Стандартное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна, назначенного авиапредприятия одной из Договаривающихся Сторон может быть выгружено на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этого государства. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до тех пор, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон .

Статья 7. Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные возможности в эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны учитывают интересы авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны так, чтобы не оказать ненадлежащее влияние на услуги, которые последние предоставляют на всем протяжении или на участке того же маршрута.

3. Договорные линии используются назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон в качестве основной цели их деятельности при разумной загрузке емкости, достаточной для удовлетворения текущих и разумно-ожидаемых потребностей для перевозки пассажиров, груза, багажа и почты между территорией

государства Договаривающейся Стороны, назначающей авиапредприятие, и территорией государства другой Договаривающейся Стороны. Обеспечение перевозки пассажиров и грузов, включая почту, взятых на борт и выгруженных в пунктах, указанных на установленных маршрутах, на территориях государств, кроме тех, которые назначает авиапредприятие, подлежит согласованию между Договаривающимися Сторонами, если емкость относится к:

- а) потребностям к перевозке в (из) территории государства Договаривающейся Стороны, которое назначило авиапредприятие;
- б) потребностям к перевозке в районе, через который пролегают договорные линии, с учетом других транспортных линий, установленных другими авиапредприятиями государств, из которых состоит район;
- с) потребностям сквозных перевозок авиапредприятий.

4. С целью обеспечения справедливого и равного обращения для назначенных авиапредприятий частота эксплуатации договорных линий и объем перевозок, а также расписание полетов подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон. Настоящее требование также подлежит соблюдению при внесении любых изменений в отношении договорных линий.

5. Авиационные власти Договаривающихся Сторон при необходимости прилагают все усилия для урегулирования вопросов в отношении расписания полетов, емкости и частот.

Статья 8. Утверждение расписаний

Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны не менее, чем за 60 (шестьдесят) дней до даты начала эксплуатации любых договорных линий направляют свои предложения по расписанию авиационным властям другой Договаривающейся Стороны на утверждение. Такое расписание включает тип сообщения и используемого воздушного судна, график полетов и любую другую соответствующую информацию. Это таким же образом применяется к любым изменениям. В особых случаях указанный срок может быть сокращен по согласованию упомянутых властей.

Статья 9. Предоставление статистических данных

Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны представляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их запросу такую информацию и статистические данные, относящиеся к перевозкам, выполняемым по договорным линиям назначенными авиапредприятиями на (из) территории государства другой Договаривающейся Стороны, которые обычно составляются и предоставляются назначенными авиапредприятиями авиационным властям. Такая информация включает

в себя данные об объеме, распределении, пунктах вылета и назначении. Любые дополнительные статистические данные, которые авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут запросить от авиационных властей другой Договаривающейся Стороны, подлежат взаимному обсуждению и согласованию между двумя Договаривающимися Сторонами.

Статья 10. Применение законов и правил

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны применяются к вопросам навигации и эксплуатации воздушного судна авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время въезда, пребывания и выезда с территории государства первой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, касающиеся прибытия, пребывания и отбытия с ее территории пассажиров, багажа, экипажа, груза и почты, как, например, формальности, касающиеся въезда, выезда, эмиграции и иммиграции, таможенных правил, валюты и санитарных мер, применяются к пассажирам, экипажу, багажу, грузу и почте, перевозимым воздушным судном назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания на упомянутой территории.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона по запросу предоставляет другой Договаривающейся Стороне копии соответствующих законов и правил, относящихся к настоящей статье.

4. Ни одна из Договаривающихся Сторон не может предоставить какие-либо привилегии своему авиапредприятию в отношении назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, применения законов и правил, относящихся к настоящей статье.

Статья 11. Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию (ям) другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода дохода в соответствии с иностранными правилами конвертации Договаривающейся Стороны, на территории государства которой был получен доход за перевозки пассажиров, почты и груза. С таких переводов не взимаются никакие комиссии, кроме обычных банковских комиссий.

2. В случае наложения одной Договаривающейся Стороной ограничений на перевод сумм превышения доходов над расходами назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, то последняя сохраняет за собой право наложить ответные ограничения назначенному авиапредприятию той Договаривающейся Стороны.

Статья 12. Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения летной годности, квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся Сторон, срок действия которых не истек, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной при условии, что требования, согласно которым такие свидетельства или удостоверения были выданы, равны или выше минимального уровня, который может быть установлен согласно Конвенции. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказать в признании действительными применительно к полетам над территорией своего государства или приземлению на нее квалификационных удостоверений и свидетельств, выданных гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

2. В случае, если привилегии или условия, предписанные в свидетельствах или удостоверениях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, выданных авиационными властями одной Договаривающейся Стороны любому лицу или назначенному авиапредприятию или воздушному судну, эксплуатирующему договорные линии, допускают различия от минимальных стандартов, установленных в Конвенции, по согласованию с ИКАО, другая Договаривающаяся Сторона может запросить проведение консультаций между авиационными властями с целью разъяснения данного вопроса.

Статья 13. Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона в любое время может запросить проведение консультаций по стандартам безопасности, поддерживаемым другой Договаривающейся Стороной в отношении аэронавигационных средств, летного экипажа, воздушного судна и эксплуатации воздушного судна. Подобные консультации проводятся в течение 30 (тридцать) дней после получения запроса.

В случае, если после проведения консультаций одна Договаривающаяся Сторона посчитает, что другая Договаривающаяся Сторона не эффективно поддерживает и соблюдает стандарты безопасности, которые соответствуют стандартам, установленным в то время согласно Конвенции, другая Договаривающаяся Сторона оповещается о подобных сведениях, а также мерах, которые необходимо принять, для соответствия стандартам ИКАО. Другая Договаривающаяся Сторона затем принимает меры по устранению недостатков в течение 13 (тринадцать) дней или в течение согласованного периода времени.

2. Согласно статье 16 Конвенции любое эксплуатируемое воздушное судно или воздушное судно, которое не принадлежит назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон в соответствии с положениями о назначении настоящего Соглашения и используется для осуществления воздушных перевозок в соответствии с

положением настоящего Соглашения на территорию государства другой Договаривающейся Стороны или из нее через соглашение об аренде от другого авиаперевозчика, принадлежащего государству обеих Договаривающихся Сторон или третьей стороне, – государству, подлежат досмотру уполномоченными представителями другой Договаривающейся Стороны. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью данных досмотров является подтверждение действительности документации воздушного судна, свидетельства экипажа, и то, что оборудование и условия воздушного судна соответствуют стандартам, установленным на то время в Конвенции, в случае, если это не вызывает необоснованной задержки при эксплуатации воздушного судна.

3. В случае необходимости принятия срочных мер для обеспечения безопасности при эксплуатации воздушного судна каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить разрешение на эксплуатацию договорных линий авиапредприятия или авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны.

4. Любые меры, принимаемые одной Договаривающейся Стороной в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для совершения таких мер перестает существовать.

Статья 14. Авиационная безопасность

1. Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятые ими по отношению друг к другу обязательства защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляют неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 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, и Дополнительного протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года (Монреальский протокол 1988 года), и Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанной в Монреале 1 марта 1991 года, а также любых других международных договоров в области авиационной безопасности, участниками которых являются государства Договаривающихся Сторон.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, пассажиров и экипажей,

аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны в своих отношениях действуют в соответствии с положениями об авиационной безопасности, устанавливаемыми ИКАО, и приложениями к Конвенции в той степени, в которой такие положения безопасности применимы к Договаривающимся Сторонам; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов при регистрации или эксплуатанты воздушных судов, постоянно базирующихся или имеющих основное место деятельности на территории их государств, и эксплуатанты аэропортов на территории их государств действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что по требованию другой Договаривающейся Стороны такие эксплуатанты воздушных судов обязаны соблюдать упомянутые в пункте 3 настоящей статьи положения по авиационной безопасности для въезда, выезда и нахождения в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает эффективное применение надлежащих мер в пределах территории своего государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона надлежащим образом рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии разумных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

Статья 15. Коммерческое представительство авиапредприятия

1. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны, касающимися въезда, проживания и деятельности, ввезти и содержать на территории государства другой Договаривающейся Стороны управляющий, технический, обслуживающий персонал и других специалистов, необходимых для эксплуатации настоящих договорных линий.

2. Такие требования к персоналу могут по усмотрению назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой

другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории государства другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных выполнять такие услуги для других авиапредприятий.

3. Представители и персонал, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, осуществляют деятельность в соответствии с действующими законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны:

а) каждая Договаривающаяся Сторона на взаимной основе и с минимальными задержками предоставляет необходимые разрешения на трудоустройство, соответствующие визы или другие подобные документы представителям и персоналу, указанным в пункте 1 настоящей статьи; а также

б) Договаривающиеся Стороны содействуют и ускоряют выполнение требования в отношении разрешения на трудоустройство для персонала, осуществляющего определенные временные обязанности.

Статья 16. Тарифы

1. Тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон на договорных линиях, устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристики обслуживания и тарифы других авиапредприятий, выполняющих регулярные перевозки по тем же самым маршрутам или его частям.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, устанавливаются по возможности на основе факторов предложения и спроса на рынке.

3. Введенные тарифы направляются по запросу авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон в целях ведения учета и надлежащего ответа на недобросовестное конкурентное поведение на рынке.

4. В случае возникновения споров между назначенными авиапредприятиями любой из Договаривающихся Сторон ввиду недобросовестных методов конкуренции на рынке, связанных с тарифными последствиями, они должны быть урегулированы в соответствии с положениями статьи 32 настоящего Соглашения (урегулирование споров).

5. Договаривающиеся Стороны стремятся обеспечить наличие активного и эффективного механизма в рамках своей юрисдикции для расследования нарушений со стороны авиапредприятий, пассажирских или грузовых агентов, туроператора или экспедитора груза в отношении тарифов, установленных в соответствии с положением настоящей статьи. Кроме того, они должны гарантировать наказание за нарушение таких тарифов в виде сдерживающих мер на последовательной и недискриминационной основе.

Статья 17. Консультации и поправки

1. В духе тесного сотрудничества Договаривающиеся Стороны или их авиационные власти время от времени консультируются друг с другом с целью обеспечения реализации и удовлетворительного выполнения положений настоящего Соглашения и его приложения.

2. Если одна из Договаривающихся Сторон считает целесообразным внести изменения или дополнения к положениям настоящего Соглашения, она может запросить консультации с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации начинаются в течение 60 (шестьдесят) дней с момента совершения запроса. Согласованные поправки являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения, которые оформляются отдельными протоколами и вступают в силу в порядке, предусмотренном статьей 36 настоящего Соглашения.

3. Изменения, касающиеся только положений настоящего Соглашения, за исключением графика маршрутов, приложенного к Соглашению, утверждаются каждой Договаривающейся Стороной в соответствии с ее внутренними юридическими процедурами.

4. Изменения, касающиеся только графика маршрутов, указанного в приложении к настоящему Соглашению, могут быть согласованы между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие изменения вступят в силу после одобрения авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 18. Подлинность проездных документов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется принять меры по обеспечению подлинности своих паспортов и других проездных документов.

2. В связи с этим каждая Договаривающаяся Сторона соглашается установить контроль в отношении законного создания, выдачи, проверки и использования паспортов, других проездных документов и документов, удостоверяющих личность, выданных этой Договаривающейся Стороной или от ее имени.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона также соглашается устанавливать или совершенствовать процедуры, чтобы гарантировать, что выдаваемые ею проездные документы и документы, удостоверяющие личность, обладают таким качеством, что их сложно использовать в неправомерных целях и проблематично незаконно подвергать изменению, дублировать или выдавать.

4. В соответствии с указанными выше целями каждая Договаривающаяся Сторона выдает свои паспорта и другие проездные документы согласно документам и регламентам ИКАО.

5. Более того, каждая Договаривающаяся Сторона соглашается обмениваться оперативной информацией о поддельных или фальшивых проездных документах, а также сотрудничать с другой Договаривающейся Стороной, чтобы минимизировать

риск мошенничества в отношении проездных документов, в том числе подделки или фальсификации проездных документов, использования поддельных или фальшивых проездных документов, использования действительных проездных документов самозванцами, неправомерного использования подлинных проездных документов законными владельцами в целях совершения преступления, использования просроченных или аннулированных проездных документов, а также использования проездных документов, полученных обманным путем.

Статья 19. Пассажиры без права на въезд, пассажиры без надлежащих документов и депортируемые лица

1. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается принять эффективные меры пограничного контроля.

2. В связи с этим каждая Договаривающаяся Сторона соглашается выполнять стандарты и рекомендуемую практику приложения 9 (упрощение формальностей) Конвенции, касающиеся пассажиров без права на въезд, пассажиров без документов и депортируемых лиц, в целях расширения сотрудничества в борьбе с незаконной миграцией.

3. В соответствии с вышеуказанными целями каждая Договаривающаяся Сторона соглашается выдавать или признавать в зависимости от обстоятельств письмо, касающееся "сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц, ", приведенное в приложении 9 (упрощение формальностей) Конвенции при принятии мер в рамках соответствующих пунктов приложения относительно изъятия фальсифицированных, подложных или поддельных проездных документов.

Статья 20. Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства любой Договаривающейся Стороны и не покидающие район аэропорта, предназначенного для этой цели, не будут подвергаться досмотру, за исключением случаев, связанных с соображениями авиационной безопасности, контролем над наркотиками, предотвращением незаконного въезда и при особых обстоятельствах. В связи с этим багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от любых таможенных пошлин.

Статья 21. Справедливая конкуренция

Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается:

а) что каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые и равные возможности для конкуренции в обеспечении международных воздушных перевозок, регулируемых настоящим Соглашением; а также

б) принимать меры по ликвидации всех форм дискриминации или недобросовестной конкуренции, негативно влияющих на конкурентоспособность назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

Статья 22. Гарантии

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются, что следующие действия авиапредприятий могут рассматриваться как возможные недобросовестные конкурентные действия, которые могут заслуживать более пристального изучения:

а) взимание платы за проезд и тарифы на маршрутах на уровнях, которые в совокупности являются недостаточными для покрытия расходов на предоставление услуг, к которым они относятся;

б) добавление избыточных мощностей или увеличение периодичности перевозок;

с) данные действия носят длительный, а не временный характер;

д) данные действия оказывают серьезное негативное экономическое воздействие или причиняют значительный ущерб другому авиапредприятию;

е) данные действия отражают очевидное намерение или имеют возможные последствия от нанесения вреда, исключения или вытеснения другого авиапредприятия с рынка.

2. Если авиационные власти одной Договаривающейся Стороны считают, что операция или операции, которые назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны намеревается выполнить или выполняет, могут представлять собой недобросовестное конкурентное действие в соответствии с показателями, указанными в пункте 1 настоящей статьи, они могут запросить консультации в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения (консультации и поправки) с целью решения этих вопросов. Любой такой запрос должен сопровождаться уведомлением о причинах запроса, а консультации начинаются в течение 15 (пятнадцать) дней с момента получения запроса.

3. Если Договаривающиеся Стороны не могут решить проблему путем консультаций, для разрешения спора любая из Договаривающихся Сторон может прибегнуть к механизму разрешения споров в соответствии со статьей 32 настоящего Соглашения (урегулирование споров).

Статья 23. Антимонопольное законодательство

1. Договаривающиеся Стороны информируют друг друга об антимонопольном законодательстве своего государства, политике и практике или изменениях к ним, а

также каких-либо конкретных целях в их отношении, которые могли бы повлиять на функционирование воздушного транспорта в соответствии с настоящим Соглашением, и определяют органы, ответственные за их реализацию.

2. Договаривающиеся Стороны в пределах, разрешенных в соответствии с законами и правилами их государств, оказывают содействие авиапредприятиям каждой из Договаривающихся Сторон путем предоставления рекомендаций о совместимости предлагаемой практики авиапредприятия с антимонопольным законодательством, политикой и практикой их государств.

3. Договаривающиеся Стороны информируют друг друга, когда они считают, что между применением антимонопольного законодательства их государств, политики и практики и выполнением настоящего Соглашения может быть несовместимость; процесс консультаций в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения (консультации и поправки) при наличии соответствующей просьбы одной из Договаривающихся Сторон используется для определения наличия такого конфликта и поиска путей его решения или сведения его к минимуму.

4. В случае, если соглашение не было достигнуто, каждая Договаривающаяся Сторона, выполняя положения антимонопольного законодательства своего государства, политики и практики, в полной мере и надлежащим образом рассматривает мнения, выраженные другой Договаривающейся Стороной, и следует принципам международной вежливости, умеренности и сдержанности.

Статья 24. Продажа и сбыт авиационной продукции

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право на продажу и сбыт услуг по международным воздушным перевозкам и соответствующей продукции на территории своего государства (непосредственно или через агентов или других посредников, по выбору назначенного авиапредприятия), включая право на создание своих представительств на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с его законодательством.

2. Каждое авиапредприятие имеет право продавать перевозки в валюте своей страны или по своему усмотрению в свободно конвертируемых валютах других стран, и любое лицо может свободно приобрести такую перевозку в валютах, принимаемых этим авиапредприятием.

Статья 25. Смена емкости

1. При осуществлении любых согласованных перевозок на любом указанном маршруте назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны может

заменить одно воздушное судно другим в каком-либо пункте на территории государства другой Договаривающейся Стороны только при следующих условиях:

а) это оправдано с точки зрения эксплуатационной экономики;

б) воздушное судно, используемое на более удаленном участке маршрута от конечного пункта, находящегося на территории государства первой Стороны, не крупнее по емкости, чем воздушное судно, используемое на более близком участке;

с) воздушное судно, используемое на более удаленном участке, эксплуатируется только в связи с перевозками, выполняемыми воздушным судном, используемым на более близком участке, и только для продолжения таких перевозок, и расписание его полетов составляется таким образом, чтобы обеспечивать это; первое воздушное судно прибывает в пункт замены с целью перевозки загрузки, переходящей с воздушного судна, используемого на более близком участке, или передаваемой этому воздушному судну; и его емкость устанавливается прежде всего с учетом этой цели;

д) объем перевозок через пункт замены является адекватным;

е) авиапредприятие не представляется прямо или косвенно и посредством расписаний, автоматизированных систем бронирования, систем котировки тарифов, объявлений или иным образом как выполняющее перевозки, начиная с пункта, в котором производится замена воздушного судна, как выполняющее какие-либо перевозки, иные, чем согласованные перевозки на соответствующих указанных маршрутах;

ф) если согласованные перевозки включают замену воздушного судна, этот факт указывается во всех расписаниях, автоматизированных системах бронирования, системах котировки тарифов, рекламах и прочих подобных средствах;

г) положения настоящей статьи определяют все договоренности в отношении замены воздушного судна;

h) в связи с любым одним рейсом воздушного судна на территории, где производится замена воздушного судна, с этой территории может выполняться только один рейс [если авиационные власти другой Договаривающейся Стороны не разрешают авиапредприятию выполнять более одного рейса].

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

а) не ограничивают право назначенного авиапредприятия производить замену воздушного судна на территории Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие;

б) не позволяют назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны размещать свои воздушные суда на территории государства другой Договаривающейся Стороны для целей замены воздушных судов.

3. Положения настоящей статьи не ограничивают способность авиапредприятия предоставлять услуги на основе соглашений о совместном использовании кодов и/или соглашений о блокировании мест, предусмотренных в настоящем Соглашении.

Статья 26. Наземное обслуживание

При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая стандарты и рекомендуемую практику ИКАО, содержащиеся в приложении 6 (эксплуатация воздушных судов) к Конвенции, назначенное авиапредприятие может делать выбор среди конкурирующих поставщиков услуг по наземному обслуживанию.

Статья 27. Совместное использование кодов/соглашения о сотрудничестве

1. При эксплуатации или предоставлении договорных линий на установленных маршрутах назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будь то эксплуатационное или маркетинговое авиапредприятие может согласно законам или правилам, принятым в соответствии с законами государства назначающей Договаривающейся Стороны, заключать маркетинговые соглашения о сотрудничестве, включая, но не ограничивая совместные предприятия, блокирование мест или совместное использование кодов с:

- а) авиапредприятием или авиапредприятиями одной и той же Договаривающейся Стороны;
- б) авиапредприятием или авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны;
- с) авиапредприятием или авиапредприятиями третьей страны.

2. Права, установленные в пункте 1) настоящей статьи, могут быть осуществлены только в случаях, когда:

- а) все такие авиакомпании обладают соответствующими правами и (или) полномочиями на перевозку по соответствующим маршрутам и участкам; и
- б) в отношении любых проданных авиабилетов авиапредприятие разъясняет покупателю в месте продажи, что это совместный рейс, какое авиапредприятие фактически будет обслуживать каждый участок маршрута и с каким авиапредприятием или авиапредприятиями покупатель вступает в договорные отношения.

3. Объем перевозок, предлагаемый назначенным авиапредприятием как рыночным авиапредприятием, которые осуществляются другими авиапредприятиями, не засчитывается в долю Договаривающейся Стороны, назначающей рыночное авиапредприятие.

Статья 28. Интермодальные перевозки

Каждое назначенное авиапредприятие может пользоваться собственными или прочими службами для наземной перевозки пассажиров и (или) авиационного груза.

Статья 29. Автоматизированные системы бронирования (АСБ)

Каждая Договаривающаяся Сторона применяет в пределах территории своего государства кодекс поведения ИКАО по регулированию и использованию автоматизированных систем бронирования.

Статья 30. Охрана окружающей среды

Договаривающиеся Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Договаривающиеся Стороны соглашаются в отношении полетов между соответствующими территориями их государств соблюдать стандарты и рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в приложении 16 (охрана окружающей среды) Конвенции, а также действующую политику и инструктивный материал ИКАО по охране окружающей среды.

Статья 31. Запрет на курение

1. Каждая Договаривающаяся Сторона запрещает курение на всех рейсах, перевозящих пассажиров между территориями государств Договаривающихся Сторон. Такой запрет распространяется на все места внутри воздушного судна и действует с момента начала посадки пассажиров на воздушное судно до момента завершения высадки с него пассажиров.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона принимает все разумные по ее мнению меры к обеспечению соблюдения ее авиапредприятиями, а также пассажирами и членами экипажей положений настоящей статьи, включая наложение соответствующих штрафов за их невыполнение.

Статья 32. Урегулирование споров

1. В случае возникновения споров между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения и приложения к нему Договаривающиеся Стороны стремятся урегулировать их путем переговоров.

2. Если Договаривающиеся Стороны не могут урегулировать спор путем переговоров, они могут передать спор на рассмотрение определенному лицу или органу для вынесения консультативного заключения.

3. Если Договаривающиеся Стороны не могут урегулировать спор в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, любая из Договаривающихся Сторон может передать спор в арбитражный суд, состоящий из трех арбитров, два из которых должны быть назначены Договаривающимися Сторонами и один – председательствующий арбитр. В случае передачи спора в арбитраж каждая из Договаривающихся Сторон назначает арбитра в течение 60 (шестьдесят) дней с момента получения уведомления по дипломатическим каналам о передаче спора в арбитраж, и председательствующий

арбитр назначается в течение 60 (шестьдесят) дней после последнего назначения первых двух арбитров. Если какой-либо из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в установленный срок или назначенные арбитры не могут выбрать председательствующего арбитра в указанный срок, то любая из Договаривающихся Сторон может попросить президента Совета ИКАО назначить арбитра Договаривающейся Стороны, которой не удалось его выбрать, и при необходимости председательствующего арбитра. Однако председательствующий арбитр должен быть гражданином государства, имеющего на момент назначения дипломатические отношения с обеими Договаривающимися Сторонами.

4. В случае назначения председательствующего арбитра президентом Совета ИКАО, если президент Совета ИКАО не может выполнять вышеупомянутую функцию или он является гражданином какой-либо из Договаривающихся Сторон, назначение осуществляется вице-президентом. Если вице-президент также не может выполнять вышеупомянутую функцию или он является гражданином какой-либо из Договаривающихся Сторон, назначение осуществляется старшим членом Совета, который не является гражданином какой-либо из Договаривающихся Сторон.

5. В соответствии с положениями, согласованными Договаривающимися Сторонами, арбитражный суд определяет процедуру и место проведения арбитража.

6. Решения арбитражного суда имеют обязательную силу для Договаривающихся Сторон.

7. Гонорар и расходы третейского судьи покрываются в равной степени Договаривающимися Сторонами, включая любые расходы, понесенные Советом ИКАО. Каждая Договаривающаяся Сторона самостоятельно покрывает гонорар и расходы представляющего Договаривающуюся Сторону арбитра.

Статья 33. Соответствие многосторонним конвенциям или соглашениям

В настоящее Соглашение и его приложение могут быть внесены поправки с целью соответствия международным конвенциям или Соглашениям, которые будут являться обязательными для Договаривающихся Сторон.

Статья 34. Прекращение действия Соглашения

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время письменно уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в ИКАО.

2. В таком случае настоящее Соглашение прекращает действие по истечении 12 (двенадцать) месяцев со дня получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если уведомление о прекращении действия не будет отозвано по взаимному

согласию до истечения данного периода. Если другая Договаривающаяся Сторона не подтверждает получение, уведомление считается полученным через 14 (четырнадцать) дней после его получения ИКАО.

Статья 35. Регистрация в ИКАО

Настоящее Соглашение и какие-либо поправки к нему регистрируются в ИКАО.

Статья 36. Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 30 (тридцать) календарных дней с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

В удостоверении чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в _____ года в двух экземплярах на казахском, русском, арабском и английском языках, все тексты являются равно аутентичными. В случае расхождения между текстами Договаривающиеся Стороны обращаются к тексту на английском языке.

<i>За Правительство Республики Казахстан</i>		<i>За Правительство Королевства Саудовской Аравии</i>

ПРИЛОЖЕНИЕ к Соглашению
между Правительством
Республики Казахстан и
Правительством Королевства
Саудовской Аравии
о воздушном сообщении

График маршрутов

Раздел 1

Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Республики Казахстан имеют право осуществлять регулярное международное воздушное сообщение в обоих направлениях по маршрутам, обозначенным ниже.

Пункты в Республике Казахстан	Промежуточные пункты	Пункты в Королевстве Саудовской Аравии	Пункты за пределами
Любые пункты в Республике Казахстан	Любые пункты	Рияд, Джидда, Медина, Дамам	Любые пункты

Раздел 2

Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Королевства Саудовской Аравии имеют право осуществлять регулярное международное воздушное сообщение в обоих направлениях по маршрутам, обозначенным ниже.

Пункты в Королевстве Саудовской Аравии	Промежуточные пункты	Пункты в Республике Казахстан	Пункты за пределами
Любые пункты в Королевстве Саудовской Аравии	Любые пункты	Астана, Алматы, Караганда, Шымкент	Любые пункты

Раздел 3

Примечания по маршрутам для эксплуатации назначенного авиапредприятия Договаривающихся Сторон.

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами по любому из обозначенных маршрутов могут по усмотрению назначенного авиапредприятия быть пропущены на любом или всех полетах при условии, что любое авиасообщение начинается или заканчивается на территории государства Договаривающейся Стороны, назначающего авиапредприятие.

2. Каждая назначенная авиакомпания может обслуживать промежуточные пункты и пункты за пределами, обозначенные в приложении к настоящему Соглашению, при условии, что применяются права по пятой свободе воздушного пространства между этими пунктами и территорией государства другой Договаривающейся Стороны при наличии договоренности об этом между двумя Договаривающимися Сторонами.