

О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Бельгия о воздушном сообщении

Закон Республики Казахстан от 1 апреля 2004 года N 540

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Бельгия о воздушном сообщении, совершенное в Брюсселе 27 июня 2000 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

Неофициальный перевод

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Бельгия о воздушном сообщении

Правительство Республики Казахстан и Правительство Королевства Бельгия, именуемые в дальнейшем "Стороны", являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года; желая заключить соглашение, дополнительно к упомянутой Конвенции, в целях установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределами ; желая обеспечить высокий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности при международных воздушных перевозках, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

В целях настоящего Соглашения, если иное не следует из контекста:

- а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает любое Приложение, принятое согласно Статье 90 этой Конвенции, и любые изменения приложений или Конвенции, согласно Статьям 90 и 94, в той степени, в которой эти Приложения и изменения были приняты или ратифицированы обеими Сторонами;
- в) термин "Соглашение" означает данное Соглашение, Приложение к нему и любые

изменения к Соглашению или к Приложению;

с) термин "авиационные власти" означает: с Казахстанской Стороны - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, с Бельгийской Стороны - Министерство коммуникаций и инфраструктуры Королевства Бельгия, или, в обоих случаях, любой другой орган или лицо, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в настоящий момент упомянутыми органами;

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

е) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и получившее разрешение на выполнение полетов в соответствии со Статьями 3 и 4 настоящего Соглашения;

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

г) термин "тарифы" означает цены, которые будут оплачиваться за перевозку пассажиров, багажа и груза, и условия, при которых эти цены применяются, включая цены и условия за агентские и другие вспомогательные услуги, но исключая выплаты и условия за перевозку почты;

h) термин "смена воздушного судна" означает эксплуатацию одной из договорных линий назначенным авиапредприятием таким образом, что один участок маршрута обслуживается воздушным судном, отличным по емкости от воздушного судна, обслуживающего другой участок маршрута;

і) термины "оборудование воздушного судна", "наземное оборудование", "бортовые запасы", "запасные части" имеют значения, соответственно указанные в Приложении 9 Конвенции ;

ј) термин "сборы" означает сборы, взимаемые с авиапредприятия за предоставление аэропорта, средств аэронавигации и авиационной безопасности, а также за оказание других услуг.

Статья 2

Предоставление прав

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне следующие права для выполнения международного воздушного сообщения соответствующими назначенными авиапредприятиями:

- а) производить пролет территории государства другой Стороны без посадки;
- в) производить остановки на указанной территории с некоммерческими целями;
- с) производить остановки на ее территории с целью принятия на борт и выгрузки,

при эксплуатации маршрутов, установленных в Приложении, международной перевозки пассажиров, груза и почты с территории или на территорию государства другой Стороны.

2. Ничто в пункте 1 настоящей Статьи не будет рассматриваться как предоставление назначенному авиапредприятию одной Стороны привилегии принимать на борт на территории государства другой Стороны пассажиров, груз и почту, перевозимых за вознаграждение или по найму и предназначенных для другого пункта на территории этой другой Стороны.

Статья 3

Назначение на выполнение полетов

1. Каждая Сторона будет иметь право назначить, уведомив по дипломатическим каналам другую Сторону, одно или несколько авиапредприятий для выполнения международного воздушного сообщения по маршрутам, установленным в приложении для такой Стороны.

2. Каждая Сторона будет иметь право отменить, уведомив по дипломатическим каналам другую Сторону, назначение любого авиапредприятия и назначить другое.

Статья 4

Разрешение на выполнение полетов

1. По получении уведомления о назначении авиапредприятий одной Стороной, согласно Статье 3 настоящего Соглашения, авиационные власти государства другой Стороны, в соответствии со своими законами и правилами, без задержки предоставят авиапредприятиям, назначенным таким образом, соответствующие разрешения на эксплуатацию договорных линий, на которые они были назначены, при условии, что оказание услуг будет производиться воздушным судном, отвечающим по крайней мере требованиям главы III второй части первого тома Приложения 16 (третье издание - 1993) Конвенции.

2. По получении таких разрешений авиапредприятия могут в любое время начать эксплуатацию договорных линий полностью, или частично, при условии, что авиапредприятия действуют в соответствии с положениями настоящего Соглашения, и что тарифы установлены в соответствии с положениями Статьи 13 настоящего Соглашения.

Статья 5

Аннулирование или приостановление действия разрешения на выполнение полетов

1. Авиационные власти каждой Стороны будут иметь право приостановить действие разрешения, упомянутого в Статье 4 настоящего Соглашения, в отношении авиапредприятий, назначенных другой Стороной, отменить или приостановить такое разрешение, или потребовать выполнения таких условий, которые сочтет необходимыми на временной или постоянной основе:

а) в случае, если эти авиапредприятия не в состоянии выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми этими властями при эксплуатации международного воздушного сообщения в соответствии с К о н в е н ц и е й ;

б) в случае, если авиапредприятия не в состоянии выполнять полеты в соответствии с условиями, предписанными настоящим Соглашением;

с) в случае, если эти авиапредприятия не в состоянии соблюдать законы и правила э т о й С т о р о н ы ;

д) в случае, если они не имеют доказательств того, что авиапредприятия зарегистрированы или их основное место деятельности находится на территории другой Стороны и кроме того, имеют действующее Свидетельство эксплуатанта (АОС), выданное авиационными властями государства другой Стороны.

2. Если только немедленные действия, упомянутые выше, не являются необходимыми для предотвращения нарушений законов и правил, права, перечисленные в пункте 1 настоящей Статьи, будут использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Стороны в соответствии со Статьей 17 настоящего Соглашения.

Статья 6

Применение законов и правил

1. Законы и правила государства одной Стороны, касающиеся допуска, пребывания и отправления с его территории воздушного судна, задействованного в международной воздушной навигации, или эксплуатации и навигации такого воздушного судна, будут соблюдаться назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны при въезде, выезде и в период пребывания в пределах упомянутой территории.

2. Законы и правила государства одной Стороны, касающиеся въезда, очистки, транзита, иммиграции, паспортного контроля, таможенного контроля, валютного регулирования, санитарного контроля и карантина, будут соблюдаться назначенными авиапредприятиями государства другой Стороны и их экипажами, пассажирами, грузом и почтой, или от их имени, во время транзита, допуска, выезда и в период пребывания на территории государства такой Договаривающейся Стороны.

Пассажиры, следующие транзитом через территорию государства любой из Сторон, будут подвергаться упрощенному контролю.

Данное положение не будет применяться в случае, если пассажир следует транзитом в направлении государства, являющегося участником Конвенции в соответствии с Шенгенским Соглашением от 14 июня 1985 года.

3. Ни одна из Сторон не будет оказывать предпочтение собственному или другому авиапредприятию перед авиапредприятием государства другой Стороны, задействованному в подобном международном воздушном сообщении, в применении своих правил, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, или в использовании аэропортов, воздушных трасс, служб воздушного движения и связанного с ним оборудования, находящегося под их контролем.

Статья 7

Удостоверения, свидетельства и безопасность полетов

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признанные действительными одной Стороной, и срок действия которых не истек, будут признаны действительными другой Стороной, в целях эксплуатации договорных линий по маршрутам, установленным в Приложении, при условии, что такие свидетельства и удостоверения выданы или признаны действительными соответствующим государством в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией.

Каждая Сторона сохраняет за собой право отказать в признании, применительно к полетам над территорией своего государства, удостоверений о квалификации и свидетельств, выданных их гражданам государством другой Стороны.

2. Если удостоверения или свидетельства, упомянутые в пункте 1 настоящей Статьи, выданы или признаны действительными в соответствии с требованиями, отличными от стандартов, установленных Конвенцией, и, если такое отличие было зарегистрировано Международной организацией гражданской авиации, авиационные власти государства другой Стороны могут запросить проведение консультаций, в соответствии со Статьей 17 настоящего Соглашения, с целью удовлетворения того, что требования по данному вопросу являются приемлемыми для них.

Если не будет достигнута договоренность по вопросам, касающимся безопасности полетов, то это будет являться основанием для применения Статьи 5 настоящего Соглашения.

3.1. Каждая Сторона может в любое время запросить проведение консультаций, касающихся стандартов безопасности полетов, в любой области, касающейся экипажа, воздушных судов или их эксплуатации, принятых другой Стороной. Такие консультации будут проводиться в течение 30 дней со дня запроса.

3.2. Если в ходе таких консультаций одна Сторона обнаружит, что другая Сторона неэффективно применяет и выполняет стандарты безопасности в любой такой области,

соответствующие, по меньшей мере, минимальным стандартам, установленным на данный момент Чикагской Конвенцией, первая Сторона уведомит другую Сторону о таких выводах и о мерах, которые она сочтет необходимыми для соответствия таким минимальным стандартам, и эта другая Сторона предпримет соответствующие действия по исправлению положения. Если другая Сторона в течение 15 дней или в более длительный период, который может быть согласован, не примет надлежащих мер, то это будет служить основанием для применения Статьи 5 настоящего Соглашения (аннулирование, приостановление и изменение разрешения на выполнение полетов).

3.3. Несмотря на обязательства, упомянутые в Статье 33 Чикагской Конвенции, достигнута договоренность, что любое воздушное судно, эксплуатируемое или находящееся в лизинге от имени авиапредприятия или авиапредприятий одной Стороны на линиях на территорию и с территории государства другой Стороны, в пределах государства другой Стороны, может быть подвергнуто проверке уполномоченными представителями другой Стороны, на борту и наружной части воздушного судна, проверке срока годности документов на воздушное судно и его экипаж, и внешнего состояния воздушного судна и его оборудования, (в настоящей Статье такая проверка именуется как "рамповая проверка"), при условии, что это не приведет к необоснованной задержке.

3.4. Если такая рамповая проверка или серия рамповых проверок приведет:

а) к серьезным опасениям, что воздушное судно или эксплуатация воздушного судна не соответствуют минимальным стандартам, к этому времени установленным в соответствии с Чикагской Конвенцией, или

в) к серьезным опасениям, что имеет место недостаточно эффективное применение и выполнение стандартов безопасности, установленных к этому времени в соответствии с Чикагской Конвенцией, то Сторона, проводящая проверку, в соответствии со Статьей 33 Чикагской Конвенции, будет иметь право сделать вывод, что требования, в соответствии с которыми свидетельства и удостоверения по отношению к данному воздушному судну или по отношению к экипажу данного воздушного судна были выданы или признаны действительными, или, что требования в соответствии с которыми это воздушное судно выполняет полеты, не являются равными минимальным стандартам, установленным Чикагской Конвенцией, и не превышают их.

3.5. В случае, если в доступе к рамповой проверке воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием или авиапредприятиями одной Стороны, или от их имени, в соответствии с вышеуказанным пунктом 3.3, будет отказано представителями этого авиапредприятия или авиапредприятий, другая Сторона будет иметь основание считать, что возникают серьезные проблемы, указанные в пункте 3.4, и принимать решения в соответствии с данным пунктом.

3.6. Каждая Сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить или

изменить разрешение на выполнение полетов авиапредприятия или авиапредприятий другой Стороны в случае, если первая Сторона принимает решение в результате рамповой проверки, серии рамповых проверок, или в случае получения отказа на проведение рамповой проверки, консультаций или в любом ином случае, что незамедлительные действия необходимы для безопасного выполнения полетов а в и а п р е д п р и я т и е м .

3.7. Любое действие, принятое одной Стороной, в соответствии с вышеуказанными пунктами 3.2 или 3.6, будет прекращено, если основание для принятия мер отпало.

Статья 8

Авиационная безопасность

1. Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

2. Стороны, по просьбе, будут оказывать друг другу всю необходимую помощь по предотвращению актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности пассажиров и экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности г р а ж д а н с к о й а в и а ц и и .

3. Стороны будут действовать 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; и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года; и любого другого многостороннего соглашения, регулирующего авиационную безопасность, обязательного для обеих Сторон.

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

5. Каждая Сторона соглашается соблюдать положения по авиационной безопасности, требуемые другой Стороной для въезда на территорию государства этой

другой Стороны, и принимать разумные меры по проверке пассажиров, экипажа, их ручной клади, так же как и груза до посадки или погрузки. Каждая Сторона будет благожелательно рассматривать любую просьбу другой Стороны о принятии специальных мер по безопасности воздушных судов и их пассажиров в связи с конкретными угрозами.

6. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента незаконного захвата воздушных судов или других незаконных актов, направленных против безопасности пассажиров, экипажа, воздушных судов, аэропортов и аэронавигационных средств, Стороны будут оказывать друг другу помощь путем содействия средствами связи и принятием других соответствующих мер, предназначенных для оперативного и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

7. Если Сторона уклоняется от выполнения положений по авиационной безопасности настоящей Статьи, то авиационные власти государства другой Стороны могут потребовать проведения немедленных консультаций с авиационными властями этой Стороны. Если Стороны не придут к удовлетворительному соглашению в течение тридцати (30) дней, то это будет основанием для применения Статьи 5 настоящего Соглашения.

Статья 9

Ставки сборов

1. Сборы, взимаемые на территории государства одной Стороны с назначенных авиапредприятий другой Стороны за использование аэропортов и другого авиационного оборудования воздушными судами назначенных авиапредприятий другой Стороны, не будут выше, чем ставки сборов, взимаемые с национального авиапредприятия первой Стороны, задействованного в подобном международном воздушном сообщении.

2. Каждая Сторона будет поощрять проведение консультаций между уполномоченными властями и назначенными авиапредприятиями, пользователями оборудования и услуг, по возможности, через организации, представляющие авиапредприятия. О любом предполагаемом изменении ставок сборов будет сделано соответствующее уведомление, с тем, чтобы предоставить им возможность выразить свое мнение до того как изменения будут произведены.

Статья 10

Таможенные пошлины и акцизные сборы

1. Каждая Сторона освободит назначенные авиапредприятия другой Стороны от ограничений по импорту, таможенных пошлин, акцизных и досмотровых сборов и других государственных, региональных и местных пошлин или налогов на воздушное

судно, топливо, смазочные масла, потребляемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, табельное бортовое оборудование, наземное оборудование, бортовые запасы и другие предметы, предназначенные для использования только в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушных судов назначенных авиапредприятий государства другой Стороны, эксплуатирующих договорные линии, также как и напечатанные билеты, авианакладные, любой печатный материал, который несет знак предприятия, и обычный печатный материал, бесплатно распространяемый этими назначенными авиапредприятиями.

2. Освобождения, предоставляемые настоящей Статьей, будут применяться к материалам, указанным в пункте 1 настоящей Статьи, используемым или потребляемым, или, не используемым или не потребляемым, в пределах территории государства Стороны, предоставляющей освобождение, если такие материалы:

а) ввезены на территорию государства одной Стороны назначенными авиапредприятиями (или от их лица) другой Стороны, но не отчужденны на территории государства упомянутой Стороны;

б) хранятся на борту воздушного судна назначенных авиапредприятий государства одной Стороны по прибытии на территорию или отбытии с территории государства другой Стороны;

в) принятые на борт воздушного судна назначенных авиапредприятий государства одной Стороны на территории государства другой Стороны и предназначенные для использования при эксплуатации договорных линий.

3. Табельное бортовое оборудование, наземное оборудование, также как и материалы и запасы, обычно содержащиеся на борту воздушных судов назначенных авиапредприятий любой из Сторон, могут быть выгружены на территории государства другой Стороны только с разрешения таможенных властей данной территории. В таком случае, они могут быть помещены под надзор упомянутых властей до тех пор, пока не будут вывезены или иным образом использованы в соответствии с таможенным законодательством или правилами этой другой Стороны.

4. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, будут освобождены от таможенных пошлин и других налогов.

5. Освобождения, предоставляемые настоящей Статьей, будут также применяться в случае, когда назначенные авиапредприятия одной Стороны договорятся с другим авиапредприятием, пользующимся подобным освобождением от другой Стороны, о займе или передаче в пределах территории государства другой Стороны предметов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи.

Статья 11

Емкость

1. Назначенные авиапредприятия государства каждой Стороны будут иметь справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий между соответствующими территориями и за пределами по маршрутам, установленным в Приложении к настоящему Соглашению.

2. При эксплуатации договорных линий, назначенные авиапредприятия государства каждой Стороны будут принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам, которые последние обеспечивают на всем маршруте или участке этого маршрута.

3. Договорные линии, обеспечиваемые назначенными авиапредприятиями государств Сторон, будут соответствовать общественным потребностям в перевозках на установленных маршрутах и будут иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки воздушного судна отвечала бы текущим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, грузов и почты между территориями государств Сторон.

4. Назначенные авиапредприятия будут, не позднее чем за 30 дней до даты начала эксплуатации любой договорной линии, представлять на утверждение авиационным властям государств Сторон предполагаемую программу полетов. Упомянутая программа полетов будет включать в себя тип услуг, тип воздушных судов, предполагаемых для эксплуатации, частоту и расписание полетов.

Подобная процедура будет применяться в случае последующих изменений.

В особых случаях этот период времени может быть сокращен по договоренности между упомянутыми властями.

Статья 12

Смена воздушного судна и совместное использование кодов

1. Назначенные авиапредприятия государства одной Стороны могут произвести замену воздушного судна на территории государства другой Стороны при следующих условиях:

- а) когда замена объясняется причинами экономии эксплуатации;
- б) когда воздушные суда, эксплуатируемые на участке более удаленном от территории государства Стороны, назначившей авиапредприятие, будут выполнять полеты только вместе с воздушными суднами, находящимися на более близком участке, и будут производить это регулярно; первые будут прибывать в пункт замены в целях выполнения перевозки принятого от или переданного последним, и емкость будет определена в первую очередь с той целью;
- с) когда авиапредприятия не будут сами предлагать общественности, путем рекламы или каким-либо другим способом, произвести перевозку, которая начинается в пункте, где производится смена воздушного судна, если иным образом не разрешено

Приложением к настоящему Соглашению;

d) когда в связи с любым одним полетом воздушного судна на территорию государства другой Стороны, на которой произведена смена воздушного судна, только один полет может быть произведен с данной территории, если только не разрешено авиационными властями государства другой Стороны выполнять более чем один полет.

2. Независимо от условий пункта 1 настоящей Статьи, при эксплуатации договорных линий по маршрутам, установленным в Приложении, каждое назначенное авиапредприятие может заключить соглашение по совместному использованию кодов с авиапредприятием любого государства при условии, что последнее авиапредприятие имеет соответствующий маршрут и права перевозок.

Статья 13

Тарифы

1. Стороны соглашаются, что тарифы на одном из маршрутов, установленных в Приложении, будут установлены каждым из назначенных авиапредприятий, по возможности, после консультаций между ними.

2. Тарифы за перевозку по договорным линиям, на территорию и с территории государства другой Стороны, будут установлены в разумных пределах с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристики услуг, интересы потребителей и, если это приемлемо, тарифы других авиапредприятий по всему маршруту или участку этого маршрута.

3. Тарифы будут представлены на утверждение авиационным властям государств обеих Сторон, не менее, чем за сорок пять (45) дней до предложенной даты их введения; в особых случаях более короткий период может быть принят авиационными властями этого государства.

Если в течение тридцати (30) дней с даты получения, авиационные власти одной из Сторон не уведомили авиационные власти другой Стороны о своем несогласии с представленным им тарифом, тариф будет считаться утвержденным и вступит в действие с даты, установленной для предложенного тарифа.

В случае, если авиационными властями был принят сокращенный период для представления тарифа, они могут согласиться, что период времени, в течение которого будет подано уведомление о неприятии тарифа, будет меньше чем тридцать (30) дней.

4. Если уведомление о неприятии тарифа будет получено в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, авиационные власти государств Сторон проведут консультации в соответствии со Статьей 17 настоящего Соглашения, и приложат усилия для определения тарифа путем взаимной договоренности.

5. Если авиационные власти государств Сторон не могут достичь договоренности

по какому-либо тарифу, представленному им в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, или по определению любого тарифа в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, то спор может быть урегулирован в соответствии с положениями Статьи 18 настоящего Соглашения.

6. Если авиационные власти государства одной Стороны не согласны с установленным тарифом, они уведомят об этом авиационные власти государства другой Стороны, и назначенные авиапредприятия при необходимости предпримут меры для достижения договоренности.

Если в течение девяноста (90) дней с даты получения уведомления о неприятии, новый тариф не может быть установлен, будут применяться процедуры, предусмотренные пунктами 4 и 5 настоящей Статьи.

7. Если тарифы были установлены в соответствии с положениями настоящей Статьи, эти тарифы будут действовать до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с положениями настоящей Статьи или Статьи 18 настоящего Соглашения.

8. Тариф не вступит в действие, если авиационные власти государства любой из Сторон не согласны с ним, исключая случаи, если тариф установлен в соответствии с положениями пункта 4 настоящей Статьи и Статьи 18 настоящего Соглашения.

9. Авиационные власти государств обеих Сторон будут прилагать усилия для обеспечения того, чтобы тарифы, установленные и взимаемые, соответствовали бы тарифам, утвержденным ими, и были бы бесспорными.

Статья 14

Представительство

1. Назначенным авиапредприятиям государства одной Стороны будет предоставлено право, на взаимной основе, содержать на территории государства другой Стороны своих представителей и коммерческий, рабочий и технический персонал, необходимый для эксплуатации договорных линий.

2. Такое представительство может, по усмотрению назначенных авиапредприятий, иметь свой собственный персонал любого гражданства или воспользоваться услугами любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующего на территории государства другой Стороны и уполномоченного осуществлять такие услуги на территории государства этой другой Стороны.

3. Представители и персонал будут подчиняться законодательству и правилам, действующим на территории государства другой Стороны. В соответствии с таким законодательством и правилами, каждая Сторона будет, на основе взаимности и с минимальными задержками, предоставлять необходимые разрешения на работу, визы с разрешением на трудоустройство и другие аналогичные документы для представителей

и персонала, указанных в пункте 1 настоящей Статьи.

4. В той степени, в которой это допускается действующим законодательством, обе Стороны будут обходиться без требования разрешения на работу или визы с разрешением на трудоустройство или других подобных документов для персонала, осуществляющего определенные услуги и обязанности на временной основе.

Статья 15

Продажа перевозок и доходы

1. Каждому назначенному авиапредприятию будет предоставлено право осуществлять продажу услуг по авиаперевозкам на территории государства другой Стороны, напрямую, либо, по своему усмотрению, через своих агентов.

Каждое назначенное авиапредприятие будет иметь право свободно продавать свои авиатранспортные услуги в местной или, по своему усмотрению, в свободно конвертируемой валюте других стран.

2. Каждая Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием на территории ее государства. Такие переводы будут осуществляться на основании официального курса обмена для текущих платежей, или, если нет официального обменного курса, по превалирующему обменному курсу рынка для текущих платежей, применимому на день подачи запроса о переводе назначенными авиапредприятиями другой Стороны, и не будут облагаться сборами, за исключением обычных сборов за услуги, взимаемых банками при таких переводах.

3. Каждая Сторона, на основе взаимности, будет освобождать назначенные авиапредприятия другой Стороны от любых форм налогообложения на доходы или прибыль, извлеченные этими авиапредприятиями на территории первой Стороны при осуществлении международных авиаперевозок, а также и от любых налогов на оборот и л и к а п и т а л .

Это положение не будет применяться, если между Сторонами действует Конвенция об избежании двойного налогообложения, предусматривающая подобное освобождение.

Статья 16

Обмен информацией

1. Авиационные государств власти обеих Сторон будут оперативно обмениваться информацией, касающейся текущих разрешений, продленных их назначенным авиапредприятиям, для осуществления воздушного сообщения на территорию, через территорию или с территории государства другой Стороны. Данная информация будет включать копии действующих свидетельств и разрешений на эксплуатацию

договорных линий по установленным маршрутам вместе с изменениями, заявки на освобождение и разрешения на эксплуатацию.

2. Каждая Сторона будет способствовать своим назначенным авиапредприятиям в предоставлении авиационным властям государства другой Стороны, заранее, насколько это осуществимо, копий тарифов, расписаний, включая любые их изменения, и всю другую соответствующую информацию, касающуюся эксплуатации договорных линий, включая информацию о емкости, обеспечиваемой на каждом из установленных маршрутов, и любую информацию, которая будет запрошена авиационными властями другой Стороны для обеспечения того, чтобы положения настоящего Соглашения должны образом были соблюдены.

3. Каждая Сторона будет способствовать своим назначенным авиапредприятиям в предоставлении авиационным властям другой Стороны статистической информации, касающейся перевозок на договорных линиях с указанием пунктов загрузки и выгрузки.

Статья 17

Консультации

1. Авиационные власти государств Сторон будут периодически проводить консультации друг с другом с целью обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, воздействующим на выполнение и надлежащее соответствие положениям настоящего Соглашения и его Приложения.

2. Такие консультации будут начинаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения такого запроса, если обе Стороны не достигнут иной договоренности.

Статья 18

Урегулирование споров

1. В случае возникновения любого спора между Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, Стороны будут прежде всего пытаться урегулировать его путем переговоров.

2. Если Стороны не достигнут урегулирования спора путем переговоров, они могут согласиться передать спор на рассмотрение определенного лица или органа, а также любая из Сторон может представить спор на решение Арбитража, состоящего из трех арбитров.

3. Арбитраж будет сформирован следующим образом:

Каждая Сторона назначит арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Стороной по дипломатическим каналам от другой Стороны запроса на проведение арбитража. Такие два арбитра по договоренности назначат третьего арбитра в течение последующих шестидесяти (60) дней.

Третий арбитр будет гражданином третьего государства, будет действовать как председатель арбитража и будет определять место его проведения.

Если одна из Сторон не назначит арбитра в указанный период времени, или, если третий арбитр не будет назначен в указанный период времени, Президент Совета Международной организации гражданской авиации, по просьбе любой из Сторон, назначит арбитра или арбитров, как того требует случай.

4. Стороны обязуются исполнять любое решение или предписание, принятое в соответствии с пунктами 2 или 3 настоящей Статьи.

Если одна из Сторон не выполнит такое решение, другая Сторона будет иметь основание для применения Статьи 5 настоящего Соглашения.

5. Расходы арбитража будут поровну распределены между Сторонами.

Статья 19

Поправки

1. Если одна из Сторон сочтет необходимым изменить какое-либо положение настоящего Соглашения, она может запросить проведение консультаций с другой Стороной. Такие консультации могут проводиться между авиационными властями в форме переговоров либо путем переписки, и будут начинаться в течение шестидесяти дней с даты запроса.

2. Если общая многосторонняя авиационная конвенция вступает в силу в отношении обеих Сторон, то положения такой конвенции будут иметь преимущество. Консультации в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи могут проводиться с целью определения степени, в которой настоящее Соглашение будет подвергаться влиянию положений многосторонней конвенции.

3. Любое изменение, согласованное в результате консультаций, вступит в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.

4. Стороны согласились, что таблица маршрутов в Приложении может быть изменена путем межведомственной договоренности между авиационными властями.

Статья 20

Прекращение действия

1. Каждая из Сторон может в любое время уведомить в письменной форме по дипломатическим каналам другую Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения.

Такое уведомление будет одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации.

2. Действие Соглашения прекращается через один год с даты получения такого уведомления другой Стороной, если только уведомление о прекращении действия

Соглашения не будет отозвано по взаимному согласию до истечения указанного периода .

При отсутствии подтверждения о получении другой Стороной уведомления, последнее будет считаться полученным через четырнадцать дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 21
Регистрация

Данное соглашение и любые изменения к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 22
Вступление в силу

Каждая из Сторон уведомит другую Сторону по дипломатическим каналам о выполнении конституционных формальностей, необходимых для вступления в силу настоящего Соглашения .

Соглашение вступит в силу в первый день по истечении месяца с даты последнего уведомления .

В удостоверение чего, нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в двух экземплярах в городе Брюсселе 27 июня 2000 года на английском языке.

*За Правительство
Республики Казахстан*

За Правительство

Королевства Бельгия

Таблица маршрутов

1. Маршруты Республики Казахстан

Пункты	!	Промежуточные	!	Пункты	!	Пункты за
отправления	!	пункты	!	назначения	!	пределами

Пункты в	!	Любые	!	Пункты в	!	любые
Казахстане	!		!	Бельгии	!	

2. Маршруты Королевства Бельгия

Пункты	!	Промежуточные	!	Пункты	!	Пункты за
отправления	!	Пункты	!	назначения	!	пределами

Пункты в	!	Любые	!	Пункты в	!	любые
Бельгии	!		!	Казахстане	!	

Любой пункт или пункты на договорных маршрутах могут быть опущены назначенными авиапредприятиями обеих Сторон или могут эксплуатироваться в любом порядке на любом или всех маршрутах, при условии, что пункты отправления или назначения находятся в стране их гражданства.

(Прим. РЦПИ: далее прилагается текст на английском языке
(см. бумажный вариант))