

О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Польша о воздушном сообщении

Закон Республики Казахстан от 19 декабря 2007 года N 10-IV

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Польша о воздушном сообщении, подписанное в Варшаве 27 ноября 1997 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

С О Г Л А Ш Е Н И Е

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Республики Казахстан и Правительство Республики Польша, именуемые в дальнейшем "Договаривающиеся Стороны", являясь участниками Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, желая заключить Соглашение, в дополнение к упомянутой Конвенции, с целью установления и эксплуатации воздушного сообщения между соответствующими территориями их государств и за их пределы, согласились о нижеследующем:

С т а т ь я 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящего Соглашения, если только иное не следует из контекста:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о Международной Гражданской Авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение, принятое согласно Статье 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, принятую согласно Статьям 90 и 94 Конвенции если эти Приложения и поправки были приняты обеими Договаривающимися Сторонами;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Правительства Республики Казахстан - Министерство транспорта и коммуникаций, и в отношении Правительства Республики Польша - Министерство транспорта и морского хозяйства, или любое другое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять функции, которые в настоящее время выполняются указанными органами,

в) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения,

г) термин "тарифы" 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 за продажу транспортных документов, но исключая выплаты и условия за перевозку почты,

д) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение, его Приложение и любые поправки к Соглашению или Приложению.

С т а т ь я

2

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ ПЕРЕВОЗОК

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне следующие права в отношении ее регулярных международных воздушных л и н и й :

- а) право пролета через территорию их государства без посадки,
- б) право производить посадки на территории их государств с некоммерческими целями в пунктах, допущенных к международным полетам,
- в) право загружать и разгружать на вышеуказанной территории в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, багаж, груз и почту, следующие в или из пунктов на территории государства другой Договаривающейся С т о р о н ы .

Указанные в Приложении маршруты в дальнейшем именуются "установленные маршруты", а международные воздушные линии по этим маршрутам именуются " д о г о в о р н ы е л и н и и " .

2. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление права авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт на территории государства другой Договаривающейся Стороны пассажиров, груз и почту на условиях аренды или за вознаграждение и предназначенные для перевозки в другой пункт на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я

3

НАЗНАЧЕНИЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить одно авиапредприятие для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, сообщив об этом в письменном виде другой Договаривающейся Стороне.

2. По получении такого уведомления авиационные власти другой Договаривающейся Стороны, в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 настоящей Статьи, незамедлительно предоставят каждому назначенному авиапредприятию соответствующие разрешения на полеты.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право заменить такое авиапредприятие и назначить другое, сообщив об этом в письменном виде другой Договаривающейся Стороне. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь такие же права и нести такие же обязательства, как и авиапредприятие, которое оно заменяет.

4. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного авиационными властями другой Договаривающейся Стороны, доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и обоснованно применяемыми авиационными властями этой Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями Конвенции при эксплуатации международных воздушных линий.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на полеты, о которых говорится в пункте 2 настоящей Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам.

6. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями Статьи 11 настоящего Соглашения, введены в действие на этих договорных линиях.

С т а т ь я 4 АННУЛИРОВАНИЕ И ПРИОСТАНОВКА ДЕЙСТВИЯ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ПРАВ

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

а) если она не убеждена, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам,

б) если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей ему эти права,

в) если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условий, предписанных настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, временное приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, не являются необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, такое право будет использоваться только после консультации с другой Договаривающейся

Стороной. Такие консультации должны начаться в течение 30 дней с даты получения запроса на проведение консультации, если между Договаривающимися Сторонами не будет согласовано иное.

С т а т ь я

5

ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ И ПРАВИЛ

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет, нахождение и вылет с территории ее государства воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие въезд, временное пребывание и выезд со своей территории пассажиров, экипажа, багажа, груза и почты, как, например, формальности, касающиеся въезда, выезда, эмиграции и иммиграции, а также таможенные правила и санитарные меры, будут применяться к пассажирам, экипажу, багажу, грузу и почте, перевозимым воздушным судном назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания на упомянутой территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не может предоставить преимущественное право своему назначенному авиапредприятию по отношению к назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в применении законов и правил, предусматриваемых в этой Статье.

С т а т ь я

6

РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

Объем перевозок, выполняемых на договорных линиях, должен соответствовать следующим условиям:

1. Авиапредприятия, назначенные Договаривающимися Сторонами для эксплуатации договорных линий, должны предоставлять такую емкость, которая бы отвечала существующим и разумно предусмотренным потребностям в международных перевозках на этих договорных линиях.

2. Назначенному авиапредприятию каждой из Договаривающихся Сторон будут предоставлены благоприятные и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями их государств.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предпринимать все соответствующие меры, в пределах своей юрисдикции, для исключения всех форм дискриминации или несправедливой конкуренции, неблагоприятно действующих на положение авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.

4. В случае, когда это требуется внутренними правилами одной из Договаривающихся Сторон, соглашения, которые могут быть заключены между

назначенными авиапредприятиями в отношении эксплуатации договорных линий, будут требовать их утверждения авиационными властями этой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я

7

ПРИЗНАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ И СВИДЕТЕЛЬСТВ

1. Удостоверения годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которым придана сила одной Договаривающейся Стороной, будут в течение срока их годности признаны действительными другой Договаривающейся Стороной при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства были выданы или признаны действительными, соответствуют требованиям или превышают минимальные нормы, которые установлены, или которые могут время от времени устанавливаться, в соответствии с **К о н в е н ц и е й** .

2. Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, сохраняет за собой право отказать в признании применительно к полетам над территорией своего государства квалификационных удостоверений и свидетельств, выданных своим гражданам или признанных действительными другим государством.

С т а т ь я

8

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И ДРУГИХ СБОРОВ

1. Воздушное судно назначенного авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны, используемое для международных перевозок, так же как и их табельное оборудование, запасы топлива, смазочные материалы и бортовые запасы, (которыми являются готовые изделия, включая сувениры, продовольствие, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, будут освобождены от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и других пошлин и налогов по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, если такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна до тех пор, пока они не **б у д у т** **в ы в е з е н ы** **о б р а т н о** .

2. Также будут освобождаться от таких налогов, сборов и пошлин, за исключением сборов **з а** **предоставленное** **обслуживание** :

а) бортовые запасы, взятые на борт на территории государства одной Договаривающейся Стороны в объемах, установленных соответствующими властями этой Договаривающейся Стороны, для использования на борту воздушного судна другой Договаривающейся Стороны, выполняющего полеты по установленному **м а р ш р у т у** ,

б) запасные части и необходимое оборудование, ввезенные на территорию государства одной из Договаривающихся Сторон для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием, назначенным другой

Договаривающейся Стороной, на установленном маршруте,

в) топливо и смазочные материалы, предоставляемые на территории государства одной Договаривающейся Стороны, для заправки воздушного судна назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, выполняющего международные полеты, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, проходящего в пределах территории государства Договаривающейся Стороны, где они принимаются
н а б о р т ,

г) необходимые документы, используемые назначенным авиапредприятием одной из Договаривающихся Сторон включая транспортную документацию и авианакладные, которые могут быть использованы назначенным авиапредприятием для коммерческих и эксплуатационных целей,

д) не имеющие коммерческой ценности рекламные материалы, используемые назначенным авиапредприятием на территории государства другой Договаривающейся Стороны,

е) мебель, офисное оборудование и материалы, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны с целью использования в офисах агентств авиапредприятия назначенного другой Договаривающейся Стороной, если эта мебель, оборудование и материалы находятся в распоряжении агентств в течение 3-х лет с момента их ввоза на эту территорию и этот принцип применяется на паритетной основе обеими Договаривающимися Сторонами.

Материалы, указанные в подпунктах а), б), в), г), д) и е) настоящей Статьи, по требованию могут быть представлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

3. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. 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 таможенными правилами.

С т а т ь я 9

ПРЯМЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться, исключая случаи, когда потребуются принятие мер безопасности против актов насилия, воздушного пиратства и провоза наркотических средств, лишь упрощенному контролю.

2. Багаж и грузы, следующие прямым транзитом, будут освобождаться от обложения таможенными сборами и другими подобными налогами.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1. В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство 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 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, ее Дополнительного Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанный в Монреале 24 февраля 1988 года.

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

3. Договаривающиеся Стороны в своих отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы обслуживающий персонал воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и обслуживающий персонал аэропортов на территории их государств действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от обслуживающего персонала воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей Статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории их государств. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать 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 благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии разумных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданского воздушного судна или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если одна из Договаривающихся Сторон не выполняет положений по авиационной безопасности, указанных в настоящей Статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут потребовать немедленные консультации у авиационных властей этой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я 1 1

ТАРИФЫ

1. Тарифы за перевозку на территорию или с территории государства любой из Договаривающихся Сторон будут устанавливаться в разумных пределах с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристики авиалинии и интересы потребителя.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, будут согласовываться назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или часть маршрута в третьи страны.

3. Согласование, о котором говорится в пункте 2 настоящей Статьи, по возможности будет достигаться путем использования механизма фиксированных ставок, применяемых Международной Ассоциацией Воздушного Транспорта.

4. Согласованные таким образом тарифы будут представляться на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон по меньшей мере за тридцать (30) дней до предполагаемой даты их введения; в отдельных случаях этот срок может быть сокращен по согласованию с упомянутыми властями.

5. Если назначенные авиапредприятия не могут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, или, если по каким-либо другим причинам, тарифы не могут быть установлены в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или если в течение первых пятнадцати (15) дней из тридцатидневного (30) периода, согласно пункту 4 настоящей Статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны передают авиационным властям другой Договаривающейся Стороны уведомление об их несогласии с одним из тарифов, согласованных в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут

пытаться прийти к соглашению по этим тарифам.

6. Если авиационные власти не могут прийти к соглашению по утверждению какого-либо тарифа, представленного им на рассмотрение в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, или по определению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 5 то спор будет разрешаться в соответствии с положениями Статьи 18 настоящего Соглашения .

7. Тарифы не будут действительны до тех пор, пока авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон не утвердят их.

8. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей Статьи, останутся в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с положениями настоящей Статьи, но не дольше двенадцати месяцев со дня несогласия с ними авиационных властей одной из Договаривающихся Сторон.

9. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны будут прилагать максимум усилий для обеспечения того, чтобы назначенные авиапредприятия применяли тарифы, утвержденные авиационными властями Договаривающихся Сторон , и что ни одно авиапредприятие не будет незаконно применять понижение тарифов ни на какую степень и никакими путями, прямо или косвенно.

С т а т ь я 1 2

ПЕРЕВОД ДОХОДОВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны согласно существующим внутригосударственным правилам право перевода разницы между поступлениями и расходами, полученной на территории их государства в процессе перевозок пассажиров , багажа, почты и груза назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны в свободно конвертируемой валюте на основе официального действующего обменного курса на день перевода Перевод будет производиться незамедлительно, не позднее, чем за шестьдесят (60) дней после подачи заявки.

2. Если существует специальное платежное соглашение между Договаривающимися Сторонами, перевод будет производиться в соответствии с положениями такого Соглашения.

С т а т ь я 1 3

КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны будет иметь равные возможности, в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны, открыть и зарегистрировать в установленном порядке на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, техническим, коммерческим и операционным персоналом .

2. Основываясь на принципе взаимности, назначенное авиапредприятие одной

Договаривающейся Стороны будет свободно продавать свои авиатранспортные услуги на территории государства другой Договаривающейся Стороны за местную валюту или любую конвертируемую валюту как непосредственно, так и через агентов согласно соответствующим разрешениям и в соответствии с национальными законами и правилами.

С т а т ь я 1 4

СТАВКИ СБОРОВ

Каждая Договаривающаяся Сторона будет прилагать максимум усилий для обеспечения того, чтобы сборы за услуги, взимаемые с назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны или разрешенные к взиманию компетентными властями первой Договаривающейся Стороны, были справедливыми и обоснованными. Они будут взиматься согласно единым принципам.

С т а т ь я 1 5

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ РАСПИСАНИЙ

1. Расписания полетов на договорных линиях будут предоставляться на утверждение авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон не менее, чем за тридцать (30) дней до предполагаемой даты их введения.

В особых случаях этот срок может быть сокращен с согласия упомянутых властей.

2. Запросы на разрешение выполнения дополнительных полетов могут быть переданы назначенным авиапредприятием на утверждение непосредственно авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я 1 6

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

1. Доходы и прибыль, полученные от эксплуатации воздушных судов на договорных линиях, будут облагаться налогами только на территории государства Договаривающейся Стороны, где расположено действующее правление а в и а п р е д п р и я т и я .

2. Капитал, представленный воздушными судами эксплуатирующими договорные линии, и движимым имуществом, имеющим отношение к эксплуатации таких воздушных судов, будет облагаться налогами только на территории государства Договаривающейся Стороны, где расположено действующее правление а в и а п р е д п р и я т и я .

3. Если между Договаривающимися Сторонами существует специальное соглашение во избежание двойного налогообложения, что касается подоходных налогов и налогов на капитал, то его положения будут преобладать.

С т а т ь я 1 7

КОНСУЛЬТАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ

1. В духе тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению положений настоящего Соглашения между авиационными властями

Договаривающихся Сторон периодически будут проводиться консультации. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней от даты запроса, если обе Договаривающиеся Стороны не согласятся продлить этот срок.

2. Если одна из договаривающихся Сторон сочтет целесообразным изменить какое-либо положение настоящего Соглашения, она может запросить консультацию у другой Договаривающейся Стороны. Согласованные таким образом изменения будут утверждаться каждой Договаривающейся Стороной в соответствии с их внутригосударственными процедурами.

3. Изменения в Приложение будут согласовываться между соответствующими авиационными властями Договаривающихся Сторон и вступят в силу незамедлительно после обмена нотами по дипломатическим каналам.

С т а т ь я 1 8

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор, возникающий между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, будет разрешаться в первую очередь путем прямых переговоров.

2. Если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению на переговорах, они могут передать спор на рассмотрение какому-либо компетентному лицу или организации; если они не согласны с этим, то спор, по просьбе одной из Договаривающихся Сторон, будет передан на рассмотрение Арбитражного суда, для чего каждая из Договаривающихся Сторон назначает со своей стороны по арбитру. Назначенные арбитры определяют третьего арбитра, на которого возлагается обязанность Председателя Арбитража. Стороны назначают своего арбитра в течение 60 суток с момента получения по дипломатическим каналам извещения о предложении решить спорные вопросы путем Арбитража. Председатель Арбитража назначается в течение следующих 60 суток. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначает своего арбитра или третий член Арбитража не назначен в установленное время. Договаривающиеся Стороны могут просить Председателя Совета Международной Организации Гражданской Авиации назначить арбитров или Председателя Арбитража. В любом случае третий арбитр будет являться гражданином третьей страны и будет Председателем Арбитража.

3. Договаривающиеся Стороны обязуются выполнять решения, принятые согласно пункту 2 настоящей Статьи.

4. Если одна из Договаривающихся Сторон не выполняет решения Арбитража, другая Договаривающаяся Сторона вправе ограничить, приостановить или отменить любые права и преимущества, предоставленные данным Соглашением другой Договаривающейся Стороне.

5. Каждая из Договаривающихся Сторон возьмет на себя расходы и выплаты, связанные с работой своего назначенного арбитра.

Гонорар и расходы Председателя Арбитража, а также расходы, связанные с Арбитражем обе Договаривающиеся Стороны оплачивают поровну.

С т а т ь я **1 9**

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ

1. Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление будет незамедлительно передано в Совет Международной Организации Гражданской А в и а ц и и .

2. В этом случае действие Соглашения прекращается через 12 месяцев после даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление о прекращении не будет отозвано по договоренности до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной, уведомление будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной Организацией Гражданской Авиации.

С т а т ь я **2 0**

РЕГИСТРАЦИЯ

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут регистрироваться в Международной Организации Гражданской Авиации.

С т а т ь я **2 1**

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Настоящее Соглашение вступит в силу с момента получения обеими Договаривающимися Сторонами уведомления по дипломатическим каналам о выполнении ими соответствующих внутригосударственных процедур.

В доказательство изложенного нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в городе Варшава, 27.XI.1997 года в 2-х подлинных экземплярах, каждый на казахском, польском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения разногласий в толковании настоящего Соглашения текст на русском языке будет превалировать.

За Правительство

За Правительство

Республики Казахстан

Республики Польша

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Назначенное авиапредприятие Республики Казахстан имеет право, эксплуатировать воздушное сообщение по нижеуказанному маршруту и обратно:

Пункты	Промежуточные	Пункты	Пункты за
в Казахстане	пункты	в Польше	пределами
Алматы	2 пункта	Варшава	2 пункта

2. Назначенное авиапредприятие Республики Польша имеет право эксплуатировать воздушное сообщение по нижеуказанному маршруту и обратно:

Пункты в Польше	Промежуточные пункты	Промежуточные в Казахстане	Пункты пределами	Пункты за пределами
Варшава	2 пункта	Алматы	2 пункта	

3. Любой или все пункты установленного маршрута по усмотрению каждого назначенного авиапредприятия могут быть опущены на любом участке или на всем маршруте полета, при условии, что эта договорная линия начинается на территории государства Договаривающейся Стороны, назначившей это авиапредприятие.

4. Промежуточные пункты и пункты за пределами, а также предоставление прав Пятой свободы до/с этих пунктов будут предметом отдельной договоренности между назначенными авиапредприятиями и утверждения авиационными властями Договаривающихся Сторон.

неофициальный перевод с польского языка

DPT.II-360-7-2003/MJ/200

Министерство иностранных дел Республики Польша свидетельствует свое уважение Посольству Республики Казахстан в Варшаве и, в ответ на ноту Министерства иностранных дел Республики Казахстан N 12-1-2/684 от 25 апреля 2005 года относительно поправок ошибок в казахском тексте Соглашения между Правительством Республики Польша и Правительством Республики Казахстан о воздушном сообщении, подписанного в Варшаве 27 ноября 1997 года, имеет честь сообщить, что Польская сторона выражает согласие на предлагаемые Казахстанской стороной изменения.

Вместе с тем, Министерство иностранных дел Республики Польша выражает свое согласие на то, чтобы вышеуказанная нота Министерства иностранных дел Республики Казахстан, а также настоящая нота стали неотъемлемой частью Соглашения между Правительством Республики Польша и Правительством Республики Казахстан о воздушном сообщении, подписанного в Варшаве 27 ноября 1997 года.

Министерство иностранных дел Республики Польша пользуется случаем, чтобы возобновить Посольству Казахстана уверения в своем высоком уважении.

(подпись)

Варшава, 17 июня 2005 года

П е ч а т ь М И Д Р П

с государственным гербом Польши

*П о с о л ь с т в о
Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н*

в Варшаве

**Финансово-экономическое обоснование к проекту Закона
Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между**

Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Польша"

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, рассмотрев представленные замечания Мажилиса Парламента РК касательно отсутствия финансово-экономического обоснования в пояснительной записке к проекту Закона Республики Казахстан "О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Польша о воздушном сообщении", информирует о следующем.

Реализация проекта повлечет за собой бюджетные затраты в случае выполнения обязательств казахстанской стороны по пункту 5 статьи 18 Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Польша о воздушном сообщении. Указанные затраты могут возникнуть лишь в случае возникновения спора, и только если эти споры решатся не в пользу Республики Казахстан. В данном случае затраты можно отнести к непредвиденным расходам, финансируемым из резерва Правительства Республики Казахстан.

Указание конкретной суммы предполагаемых финансовых затрат не представляется возможным, так как расходы, связанные с арбитражем администратором программы не закладывались ввиду невступления в силу Соглашения и отсутствия спорной ситуации.

Министр

Примечание РЦПИ: далее следует текст на польском языке.

Настоящим удостоверяю верность данной копии ноты Министерства иностранных дел Республики Польша N DPT.II-360-7-2003/MJ/200 от 17 июня 2005 года.

*З а м е с т и т е л ь д и р е к т о р а
М е ж д у н а р о д н о - п р а в о в о г о д е п а р т а м е н т а
М и н и с т е р с т в а и н о с т р а н н ы х д е л*

Республики Казахстан