

СОГЛАШЕНИЕ
между
Правительством Туркменистана и Правительством Республики Казахстан
о воздушном сообщении

Правительство Туркменистана и Правительство Республики Казахстан, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго с 7 декабря 1944 года,

признавая важность воздушного транспорта как средства установления и сохранения дружбы, взаимопонимания и сотрудничества между народами двух стран,

в целях продолжения и развития международного сотрудничества между Туркменистаном и Республикой Казахстан

желая заключить Соглашение об установлении воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья I
Определение терминов

Для целей применения и толкования настоящего Соглашения, если в тексте не оговорено иначе, нижеследующие термины означают:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам настоящего Соглашения, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Туркменистаном и Республикой Казахстан;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Туркменистана - Национальное управление "Туркменховаёллары" и в отношении Республики Казахстан - Министерство транспорта Республики Казахстан или любое лицо, уполномоченное осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой авиакомпанией;

в) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

г) термин "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

д) термин "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в Статье 96 Конвенции;



е) термин "Соглашение" означает данное Соглашение, включая Приложение и любые поправки к нему;

ж) термин "установленные маршруты" означает маршруты, установленные или подлежащие установлению в Приложении к Соглашению;

з) термин "договорные линии" означает международные авиалинии, эксплуатируемые по установленным маршрутам в соответствии с Приложением к настоящему Соглашению;

и) "тариф" означает стоимость оплаты перевозки пассажиров, багажа и грузов и условия взимания этой оплаты, включая сумму оплаты комиссионных и условия агентских и иных дополнительных услуг, но исключая оплату и условия перевозки почты;

к) термин "емкость" в отношении "договорных линий" означает емкость воздушного судна, используемого на этих линиях, помноженное на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном на всем маршруте или части маршрута за определенный период.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2 **Предоставление прав**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях осуществления регулярного международного сообщения по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению.

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих между территориями Договаривающихся Сторон;

г) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих н/из пунктов третьих стран. Такое право будет предоставляться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борту пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды, если не будет иной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

5. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, вопросы технического обслуживания воздушных судов на земле и порядка финансовых расчетов будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон. При отсутствии договоренности эти вопросы будут решаться авиационными властями Договаривающихся Сторон.

6. Дополнительные, чартерные и специальные рейсы будут осуществляться в соответствии с законами и правилами каждой Договаривающейся Стороны по предварительным заявкам назначенного авиапредприятия; эти заявки должны подаваться авиационным властям другой Договаривающейся Стороны не позднее чем за 48 часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

7. Расписание движения по договорным линиям должно быть предоставлено на рассмотрение авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее 30 дней до предполагаемой даты открытия. В некоторых случаях этот срок может быть сокращен по согласованию вышеупомянутых властей.

Статья 3

Назначение авиапредприятия и предоставление разрешения на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить авиапредприятие(я) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий, и положениями Конвенции.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательства того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием(ями) принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между назначенными авиапредприятиями расписание полетов утверждено авиационными властями Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 4

Аннулирование или приостановление разрешения на полеты

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами.

предоставленными назначенному авиопредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиопредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиопредприятие, или ее гражданам;

б) в случае, когда это авиопредприятие(я) не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

в) в случае, если авиопредприятие(я) каким-либо образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения, приостановление прав или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткие сроки с даты запроса.

Статья 5

Освобождение от таможенных пошлин и сборов

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиопредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

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

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиопредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиопредприятием другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиопредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

г) документы, используемые назначенным авиопредприятием одной Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианаклады, а также рекламные материалы, распространяемые бесплатно на территории другой Договаривающейся Стороны.

3. Материалы, запасы и запасные части, а также документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно и не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

5. Освобождение от пошлин и сборов, о которых говорится в пункте 1 настоящей Статьи, будет применяться и в таких случаях, когда авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны заключило контракт с другим авиапредприятием о временном пользовании или передаче имущества, оговоренного в пункте 1 настоящей Статьи, при условии, что это другое авиапредприятие пользуется таким же правом освобождения от пошлин и сборов на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

Тарифы

1. Тарифы, взимаемые авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны для перевозки на территорию или из территории другой Договаривающейся Стороны, должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль и тарифы других авиапредприятий. Договаривающиеся Стороны будут рассматривать как неприемлемые тарифы, которые не разумно высоки или ограничительны из-за злоупотребления доминирующим положением, а также в целях защиты авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены за счет прямых или косвенных государственных субсидий или поддержки в целях предотвращения дискриминационных цен и практики защиты потребителей от цен.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны, по мере возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон после консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Такое согласование, по возможности, будет достигаться путем использования соответствующего механизма установления тарифов, применяемого ИАТА. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Согласованные таким образом тарифы будут представляться на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон не менее чем за сорок пять (45) дней до предполагаемой даты их вступления в силу. В особых случаях этот срок может быть сокращен по договоренности указанных властей.

4. Согласие на применение может быть дано путем конкретного ответа. Если соответствующие авиационные власти в течение тридцати (30) дней с момента представления тарифов в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи не выразят своего несогласия с ними, тарифы будут рассматриваться утвержденными. Если период согласования, предусмотренный пунктом 3, сокращается, то авиационные власти могут договориться о том, что срок извещения о несогласии будет меньшим, чем тридцать дней.

5. Если тариф, представленный на утверждение, не может быть согласован в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи или, если в течении периода, указанного в пункте 4

настоящей статьи, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны уведомят авиационные власти другой Договаривающейся Стороны о своем несогласии с каким-либо согласованным тарифом в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, то авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны попытаться установить такой тариф по взаимной договоренности между собой.

6. Если авиационные власти не смогут договориться по любому из тарифов, представленных в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, или по определению любого тарифа в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, то разногласия должны быть урегулированы в соответствии с положениями статьи 20 настоящего Соглашения.

7. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей статьи.

8. Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон приложат все усилия к тому, чтобы назначенные авиапредприятия следовали согласованным тарифам, утвержденным авиационными властями Договаривающихся Сторон, и чтобы ни одно из авиапредприятий не предоставляло кому-либо скидку с таких тарифов прямо или косвенно без утверждения авиационными властями, которая может быть выдана на общих основаниях или в каком-либо особом случае, или ряде случаев.

Статья 7 Представительство

1. Назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны будет разрешено на основе взаимности содержать на территории другой Договаривающейся Стороны своих представителей и коммерческий, оперативный и технический персонал, необходимый для эксплуатации договорных линий. Вышеуказанный персонал должен состоять из граждан Договаривающихся Сторон.

2. Требования, предъявляемые к такому персоналу, по желанию назначенного авиапредприятия могут быть удовлетворены за счет собственного персонала или путем использования услуг других организаций, компаний или авиакомпаний, действующих на территории другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных оказывать такие услуги на территории этой другой Договаривающейся Стороны.

3. На представителей и персонал распространяются действующие законы и правила другой Договаривающейся Стороны, и в соответствии с такими законами и правилами каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности и с минимальными задержками предоставит необходимые разрешения на работу, визы для трудоустройства или другие подобные документы представителям и персоналу, о которых говорится в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 8 Применение законов и правил

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

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, багажа, груза и почты, и в

частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

В отношении граждан Договаривающихся Сторон будет применяться упрощенный порядок прибытия, пребывания и отправления, если одна из Договаривающихся Сторон или обе Договаривающиеся Стороны не примут иного решения. В случае заключения между Договаривающимися Сторонами специального соглашения, регулирующего вопросы, указанные в настоящем пункте, которое будет обязательным для обеих Договаривающихся Сторон, будут применяться положения этого Соглашения.

Статья 9 **Признание свидетельств и удостоверений**

1. Свидетельства о годности полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной. Для целей выполнения полетов по договорным линиям на установленных маршрутах при условии, что такие свидетельства или удостоверения, выданные или признанные действительными, соответствуют стандартам, установленным Конвенцией, и что срок их действия истек.

2. Однако, каждая из Договаривающихся Сторон тем не менее оставляет за собой право отказать в признании действительности удостоверения о квалификации и свидетельства, выдаваемых гражданам своей Стороны другой Договаривающейся Стороной при полетах над своей территорией.

Статья 10 **Авиационная безопасность**

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая 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 Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

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

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. Они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов,

основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов 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 ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории 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 также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в случае конкретной угрозы.

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

6. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отстает от положений по авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти этой Договаривающейся Стороны могут просить о проведении немедленных консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11 **Экстремальные ситуации**

1. В случае вынужденной посадки, катастрофы или другого происшествия с воздушным судном авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, Договаривающаяся Сторона, на территории которой имело место происшествие, без задержек и наиболее быстрым способом известит другую Договаривающуюся Сторону о происшедшем, об имеющихся подробностях и обстоятельствах происшествия, примет необходимые меры для расследования причины происшествия, а также предпримет неотложные меры по оказанию такой помощи, которая может потребоваться экипажу и пассажирам, обеспечит сохранность воздушного судна и почты, багажа и грузов этого воздушного судна в том виде, в каком они оказались после происшествия, и обеспечит их быструю дальнейшую перевозку.

2. Договаривающаяся Сторона, в реестр которой занесено воздушное судно, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые по договоренности с другой Договаривающейся Стороной могут принимать участие в расследовании авиационного происшествия.

Статья 12 **Расчет, перевод доходов и продажа перевозок**

1. Расчеты между назначенными авиапредприятиями будут производиться в соответствии с действующими между Договаривающимися Сторонами соглашениями о расчетах и платежах в валюте, согласованной Договаривающимися Сторонами.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

3. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

4. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны может осуществлять на территории другой Договаривающейся Стороны продажу авиаперевозок непосредственно либо через назначаемых им агентов в соответствии с законами или правилами этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 13 **Освобождение от налогов**

1. Доходы, полученные назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны от эксплуатации договорных линий, будут освобождены этой другой Договаривающейся Стороной от налогообложения, которое должно или могло бы быть применимо в соответствии с правилами этой Договаривающейся Стороны.

2. Необходимые документы назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты и авианакладные, а также рекламные материалы будут освобождены на территории другой Договаривающейся Стороны от всех налогов и таможенных пошлин.

Статья 14 **Емкости и расписание полетов**

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части. В этих целях назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон могут заключить между собой соглашения о совместной эксплуатации или о пуле.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между их соответствующими территориями.

4. Емкости на установленных маршрутах должны быть в принципе равно поделены между назначенными авиапредприятиями каждой Договаривающейся Стороны, если не будет иной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

5. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны должно не позднее, чем за шестьдесят (60) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание

авиационным властям другой Договаривающейся Стороны для утверждения, указав частоту, тип воздушного судна, компоновку и предлагаемое для продажи число мест.

6. В случае, если назначенные авиапредприятия не смогут достичь договоренности по согласованию расписания полетов, этот вопрос решается непосредственно между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

7. Расписание полетов не может быть введено в действие без утверждения его авиационными властями Договаривающихся Сторон. Любые последующие изменения в утвержденное штатное расписание должны представляться на утверждение авиационным властям Договаривающихся Сторон.

Статья 15 **Средства обслуживания и сборы**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может установить или разрешить установить справедливые и разумные сборы за пользование аэропортами и другими авиационными средствами при условии, что эти сборы не превышают сборов, уплачиваемых другими авиапредприятиями, осуществляющими подобное международное воздушное сообщение.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет способствовать проведению консультации между ее компетентными организациями, взимающими сборы, и назначенными авиапредприятиями, пользующимися услугами и средствами, и где практически возможно, через организации, представляющие авиапредприятия. Заблаговременное уведомление должно быть дано пользователям о любом предложении об изменении в применяемых сборах с тем, чтобы они высказали свое мнение до того как эти изменения будут совершены.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не предоставит преимуществ ее собственному или любому другому авиапредприятию по отношению к авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, осуществляющим подобное международное воздушное сообщение, в применении таможенных, иммиграционных, карантинных и подобных правил или в использовании аэропортов, авиамаршрутов, средств обслуживания авиаперевозок и технических средств, находящихся под ее контролем.

Статья 16 **Обмен информацией и статистическими данными**

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны по запросу авиационных властей другой Договаривающейся Стороны предоставляют периодически статистическую информацию, которая может быть разумно затребована с целью определения объема перевозок, выполняемого назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны на договорных авиалиниях.

Статья 17 **Прямой транзит**

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю, если это не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 18 **Сотрудничество Сторон**

1. Договаривающиеся Стороны будут осуществлять тесное сотрудничество и взаимодействие в следующих областях:

- научно-технической политики в сфере воздушного транспорта;
- материально-технического обеспечения авиапредприятий;
- обучения авиационных специалистов и разработки единых требований к уровню подготовки;
- технической эксплуатации, ремонта авиационной техники и взаимных поставок;
- выполнения авиационных работ в народном хозяйстве;
- обмена информацией, связанной с эксплуатацией парка воздушных судов и профилактикой авиационных событий.

2. Вопросы, касающиеся указанных областей сотрудничества, будут являться предметом специальных соглашений между Договаривающимися Сторонами или авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 19 Консультации

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически могут проводиться консультации.

Статья 20 Разрешение споров

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию или применению настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь будут стремиться разрешить его путем прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. В случае, если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

3. В случае, если урегулирование не может быть достигнуто вышеуказанными способами, спор, по запросу любой из Договаривающихся Сторон, будет передан на рассмотрение суда (здесь и далее "Арбитражный суд"), состоящего из трех арбитров, два из которых назначаются каждой из Договаривающихся Сторон, а третий - двумя назначенными арбитрами.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 60 (шестидесяти) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в Арбитражном суде, и третий арбитр назначается в течение последующих 60 (шестидесяти) дней. В случае, если любой из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный период, либо, если третий арбитр не будет назначен в указанный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств.

5. Третий арбитр, назначенный в соответствии с положениями пункта 4, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности Председателя Арбитражного суда.

6. Арбитражный суд сам определяет свою процедуру.

7. Расходы арбитражного суда, включая затраты на арбитров, распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

8. Договаривающиеся Стороны должны действовать в соответствии с промежуточным или окончательным решением суда.

9. Если и до тех пор, пока любая из Договаривающихся Сторон не будет выполнять решение Арбитражного Суда, принятого в соответствии с положениями настоящей статьи, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или отозвать права или привилегии, которые она предоставила в соответствии с настоящим Соглашением Договаривающейся Стороне, не выполнившей обязательства.

Статья 21 Изменения Соглашения

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить положения настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон будут проводиться консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Поправки к Соглашению вступают в силу после подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Поправки к Приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 22 Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые поправки будут зарегистрированы Договаривающимися Сторонами в Международной организации гражданской авиации.

Статья 23 Прекращение действия Соглашения

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие настоящего Соглашения прекращается через двенадцать месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода.

Статья 24 Вступление в силу

Настоящее Соглашение подлежит ратификации и вступает в силу со дня обмена Договаривающимися Сторонами ратификационными грамотами.

Совершено в г. Алматы "27" февраля 1997 г. в двух подлинных экземплярах, каждый на туркменском, казахском и русском языках, причем все тексты аутентичны. Если возникнет спорное толкование статей и положений настоящего Соглашения, за основу будет принят текст на русском языке.

**За Правительство
Туркменистана**



**За Правительство
Республики Казахстан**

