

## **О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 июня 2016 года № 368

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Одобрить прилагаемый проект Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении.

2. Уполномочить Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Исекешева Асета Орентаевича подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении, разрешив вносить изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

3. Настоящее постановление вводится в действие со дня его подписания.

*Премьер - Министр*

*Республики Казахстан*

*К. Масимов*

О д о б р е н  
постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и                      К а з а х с т а н

от 21 июня 2016 года № 368

Проект

## **Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Французской Республики (далее именуемые «Договаривающиеся Стороны»);

будучи сторонами Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года;

желая заключить Соглашение в дополнение к Конвенции в целях установления и осуществления воздушного сообщения между своими соответствующими территориями и за их пределами;

согласились о нижеследующем:

### **Статья 1. Определения**

1. В целях настоящего Соглашения, если не указано иное:

(а) термин «Конвенция» означает Конвенцию о международной гражданской

авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает любые приложения, принятые в соответствии со статьей 90 данной Конвенции, а также любые поправки к приложениям или Конвенции в соответствии со статьями 90 и 94 Конвенции при условии, что такие приложения и поправки приняты обеими Договаривающимися сторонами;

(b) термин «авиационные власти» означает, в случае Республики Казахстан, — Министерство по инвестициям и развитию, и в случае Французской Республики, — Главное управление гражданской авиации (la Direction Generale de l'Aviation Civile) или в обоих случаях — любое физическое или юридическое лицо, имеющее полномочия для выполнения функций вышеуказанных органов или аналогичных функций;

(c) термин «назначенное авиапредприятие» означает любое авиапредприятие, назначенное в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

(d) термин «территория» имеет значение, определенное в статье 2 Конвенции;

(e) термины «воздушное сообщение», «международное воздушное сообщение», «авиапредприятие» и «остановка с некоммерческими целями» имеют значения, установленные для них в статье 96 Конвенции;

(f) термин «установленные маршруты» означает маршруты, установленные в расписании маршрутов, приложенном к настоящему Соглашению;

(g) термин «договорные линии» означает регулярные воздушные полеты, эксплуатируемые для платной транспортировки пассажиров, почты и грузов вместе или по отдельности, по установленным маршрутам;

(h) термин «тариф» означает цены, взимаемые авиапредприятиями напрямую или через своих агентов за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также условия применения данных цен, включая вознаграждение и условия, предлагаемые агентствам, но исключая условия и вознаграждение за перевозку почты;

(i) термин «сборы с пользователей» означает сборы, взимаемые с авиапредприятия соответствующими органами за использование аэропорта или аэронавигационных средств для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и грузов;

(j) термин «Соглашение» означает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые поправки к Соглашению или приложению, согласованные в соответствии с положениями статьи 22 настоящего Соглашения.

2. Приложение является неотъемлемой частью настоящего Соглашения. Все ссылки на Соглашение включают также приложение, если в прямой форме не согласовано иное.

## **Статья 2. Применение Чикагской конвенции**

Положения настоящего Соглашения регулируются положениями Чикагской конвенции в той мере, в которой эти положения применимы к международному воздушному сообщению.

### **Статья 3. Предоставление прав**

1. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другой Договаривающейся стороне следующие права для осуществления регулярных и нерегулярных международных воздушных перевозок авиапредприятиями другой Договаривающейся стороны :

(а) право осуществлять полеты над ее территорией без посадки;

(b) право осуществлять на ее территории остановки с некоммерческими целями.

2. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другой Договаривающейся стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации регулярных международных воздушных линий на маршрутах, указанных в приложении к настоящему Соглашению. При эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам авиапредприятие, назначенное одной Договаривающейся стороной, в дополнение к правам, указанным в пункте 1 данной статьи, пользуется правом делать остановки на территории другой Договаривающейся стороны в назначенных пунктах установленных маршрутов в целях принятия на борт и высаживания пассажиров, а также загрузки и выгрузки грузов, включая почту, вместе или по отдельности, с территории или на территорию первой Договаривающейся стороны .

3. Никакие положения настоящего Соглашения не рассматриваются как предоставление права одной Договаривающейся стороне брать на борт на территории другой Договаривающейся стороны пассажиров, их багаж и грузы, включая почту, для их перевозки за вознаграждение или по найму в другой пункт на территории этой другой Договаривающейся стороны .

4. В рамках реализации положений настоящей статьи каждая Договаривающаяся сторона может указывать, какие обслуживаются маршруты, предусматривающие пролет над ее территорией, и какие аэропорты может использовать назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся стороны. В данном отношении назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся стороны пользуется как минимум не менее благоприятными условиями в сравнении с теми, что применяются для назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны или любого другого авиапредприятия, эксплуатирующего аналогичные международные воздушные линии.

### **Статья 4. Назначение и утверждение авиапредприятий**

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право назначить одно авиапредприятие в целях эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах и направить письменное уведомление о таком назначении другой Договаривающейся стороне.

2. По получении уведомления о назначении, направленного одной Договаривающейся стороной в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, авиационные власти другой Договаривающейся стороны без задержки предоставляют соответствующее разрешение на эксплуатацию при условии, что:

- (a) в случае назначения авиапредприятия Республикой Казахстан:
  - i. авиапредприятие учреждено на территории Республики Казахстан;
  - ii. у авиапредприятия имеются действительное разрешение на эксплуатацию и сертификат эксплуатанта в соответствии с применимым законодательством;
  - iii. Республика Казахстан имеет и поддерживает эффективный регулятивный контроль над этим авиапредприятием;
- (b) в случае назначения авиапредприятия Французской Республикой:
  - i. авиапредприятие учреждено на территории Французской Республики;
  - ii. у авиапредприятия имеются действительная лицензия на эксплуатацию и сертификат эксплуатанта в соответствии с применимым законодательством;
  - iii. эффективный регулятивный контроль над авиапредприятием осуществляется и поддерживается государством, ответственным за выдачу сертификатов эксплуатанта, и при четком определении соответствующих авиационных властей в назначении;
- (c) назначенное авиапредприятие обладает квалификацией для соблюдения условий , предписанных законами и правилами, которые обычно и обоснованно применяются к эксплуатации международных воздушных линий Договаривающейся стороной с учетом положений Конвенции ;
- (d) поддерживаются и применяются стандарты, установленные в статьях 9 («Безопасность полетов») и 21 («Авиационная безопасность»).

3. После соответствующего назначения и выдачи разрешения авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии соблюдения положений настоящего Соглашения.

## **Статья 5. Отзыв или приостановка действия разрешения на эксплуатацию**

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право отозвать разрешение на эксплуатацию, приостановить действие прав, предоставленных авиапредприятию настоящим Соглашением, назначенному другой Договаривающейся стороной, или наложить ограничения на использование таких прав при необходимости, если:

- (a) в случае назначения авиапредприятия Республикой Казахстан:
  - i. авиапредприятие учреждено не на территории Республики Казахстан;

ii. у авиапредприятия отсутствуют действительное разрешение на эксплуатацию и сертификат эксплуатанта в соответствии с применимым законодательством;

iii. Республика Казахстан не имеет и не поддерживает эффективный регулятивный контроль над этим авиапредприятием;

iv. авиапредприятию уже разрешена эксплуатация договорных линий по двустороннему соглашению между Французской Республикой и другим государством, при этом Французская Республика может доказать, что посредством осуществления прав на перевозку по этому Соглашению по маршруту, который включает пункт в этом другом государстве, она обходит ограничения прав на перевозку, налагаемые упомянутым другим соглашением;

v. за авиапредприятием осуществляется эффективный регулятивный контроль другим государством, с которым у Французской Республики нет двустороннего соглашения о воздушном сообщении, и это государство отказало в правах на перевозку авиапредприятию, назначенному Французской Республикой.

При использовании своего права по данному пункту Французская Республика обязуется не проводить различие между назначенными Казахстаном авиапредприятиями по национальному признаку.

(b) в случае назначения авиапредприятия Французской Республикой:

i. авиапредприятие учреждено не на территории Французской Республики;

ii. у авиапредприятия отсутствуют действительная лицензия на эксплуатацию и сертификат эксплуатанта в соответствии с применимым законодательством;

iii. эффективный регулятивный контроль над авиапредприятием не осуществляется или не поддерживается государством, ответственным за выдачу сертификатов эксплуатанта, и при не четком определении соответствующих авиационных властей в назначении;

iv. авиапредприятию уже разрешена эксплуатация договорных линий по двустороннему соглашению между Республикой Казахстан и другим государством-членом Европейского Союза, при этом Республика Казахстан может доказать, что посредством осуществления прав на перевозку по этому Соглашению по маршруту, который включает пункт в этом другом государстве-члене Европейского Союза, она обходит ограничения прав на перевозку, налагаемые упомянутым другим соглашением;

v. эффективный регулятивный контроль над авиапредприятием осуществляется другим государством-членом Европейского Союза, с которым у Республики Казахстан нет двустороннего соглашения о воздушном сообщении, и государство-член Европейского Союза, которое отказало в правах на перевозку авиапредприятию, назначенному Республикой Казахстан.

При использовании своего права по данному пункту Республика Казахстан обязуется не проводить различие между назначенными Францией авиапредприятиями



## **Статья 7. Применение законов и правил**

1. Законы, правила и процедуры одной Договаривающейся стороны, касающиеся прибытия или отбытия с ее территории воздушных судов, осуществляющих международное воздушное сообщение, или эксплуатации и пилотирования таких воздушных судов в пределах ее территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия или авиапредприятий другой Договаривающейся стороны при прибытии, отбытии или нахождении таких воздушных судов в пределах территории первой Договаривающейся стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся стороны, касающиеся прибытия или отбытия с ее территории пассажиров, багажа, экипажа и грузов на воздушных судах, соблюдаются такими пассажирами и экипажем, для таких грузов и багажа авиапредприятия или авиапредприятий другой Договаривающейся стороны при прибытии или отбытии с территории первой Договаривающейся стороны.

3. Законы и правила, упомянутые в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, аналогичны применяемым к национальным воздушным судам, осуществляющим такое же международное сообщение, включая законы и правила, применяемые к пассажирам, багажу, экипажу, грузам и почте, перевозимым такими воздушными судами.

## **Статья 8. Удостоверения летной годности, квалификационные удостоверения и лицензии**

1. Удостоверения летной годности, квалификационные удостоверения и лицензии, выданные или признанные действительными в соответствии с законами и правилами одной из Договаривающихся сторон, признаются действительными другой Договаривающейся стороной для эксплуатации договорных линий по указанным маршрутам при обязательном условии, что требования, согласно которым такие лицензии или удостоверения были выданы, как минимум равнозначны стандартам, которые могут быть установлены согласно Конвенции.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, однако, оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства квалификационные удостоверения и лицензии, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся стороной.

## **Статья 9. Безопасность полетов**

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся стороной, относительно аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и их эксплуатации. Такие консультации проводятся в

течение 30 (тридцать) дней с момента получения соответствующего запроса.

2. Если после проведения таких консультаций одна Договаривающаяся сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1, эффективное поддержание и применение норм безопасности, соответствующих хотя бы минимальным стандартам, установленным на тот момент Конвенцией, первая Договаривающаяся сторона уведомляет другую Договаривающуюся сторону о таких выводах, и другая Договаривающаяся сторона принимает надлежащие корректирующие меры. Если другая Договаривающаяся сторона не примет надлежащие меры в обоснованные сроки и в любом случае через 15 (пятнадцать) дней или позже по согласованию сторон, применяется статья 5 настоящего Соглашения.

3. Невзирая на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, стороны соглашаются, что любое воздушное судно, эксплуатируемое или взятое в аренду назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся стороны для осуществления полетов на территорию или с территории государства другой Договаривающейся стороны, может, находясь на территории другой Договаривающейся стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями такой другой Договаривающейся стороны на борту воздушного судна и в пределах перрона в целях проверки действительности находящихся на борту документов воздушного судна, экипажа, состояния воздушного судна и его оборудования при условии, что это не будет являться причиной необоснованной задержки (далее в настоящей статье — «проверка на перроне»).

4. Если в ходе проверки на перроне или нескольких проверок на перроне будет установлено, что:

(а) имеются основания полагать, что само воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют минимальным стандартам, установленным Конвенцией на тот момент времени,

(б) имеются основания предполагать отсутствие эффективного технического обслуживания и администрирования, отвечающих стандартам безопасности полетов, установленным Конвенцией,

Договаривающаяся сторона, проводящая проверку, имеет право в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать заключение о несоответствии требований, на основании которых были выданы или признаны действительными сертификаты и свидетельства, касающиеся воздушного судна, эксплуатанта или экипажа такого воздушного судна, минимальным стандартам, установленным на тот момент согласно Конвенции.

5. При отказе в допуске к воздушному судну, эксплуатируемому назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся стороны, для проведения проверки на перроне в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, другая Договаривающаяся сторона имеет право рассматривать это как существенное нарушение



соответствующего типа, указанного в пункте 4 настоящей статьи, и сделать соответствующие заключения, упомянутые в данном пункте.

6. Каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право незамедлительно приостановить или изменить действующее разрешение на эксплуатацию, предоставленное назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся стороны, если первая Договаривающаяся сторона заключит, что это необходимо для обеспечения безопасности работы назначенного авиапредприятия, в результате проверки на перроне или нескольких проверок на перроне, при отказе в допуске для проверки на перроне, в результате консультации или по иным основаниям.

7. Любые меры, принимаемые одной Договаривающейся стороной в соответствии с пунктами 2 или 6 настоящей статьи, отменяются, как только устраняются основания для введения этих мер.

8. Если у Республики Казахстан имеется назначенное авиапредприятие, регулирующее управление которой осуществляется и контролируется другим государством, права Французской Республики по настоящей статье равнозначно применяются в отношении принятия, использования и контроля соблюдения стандартов безопасности таким государством, а также в отношении разрешения на эксплуатацию такого авиапредприятия.

9. Если у Французской Республики имеется назначенное авиапредприятие, регулирующее управление которой осуществляется и контролируется другим государством-членом Европейского Союза, права Республики Казахстан по настоящей статье равнозначно применяются в отношении принятия, использования и контроля соблюдения стандартов безопасности таким государством-членом Европейского Союза, а также в отношении разрешения на эксплуатацию такого авиапредприятия.

## **Статья 10. Сборы**

1. Сборы, которые могут быть наложены соответствующими авиационными властями или органами одной Договаривающейся стороны на назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся стороны за пользование оборудованием и услугами аэропорта, средствами обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов, аэронавигационными и другими средствами под их управлением, являются справедливыми, обоснованными, недискриминационными и соразмерно распределенными среди категорий пользователей. Такие сборы не могут быть выше налагаемых за пользование данными услугами и средствами на какие-либо другие авиапредприятия, эксплуатирующие те же или аналогичные международные линии.

2. Указанные сборы могут отражать, но не превышать объективное соотношение общих затрат, понесенных в результате предоставления оборудования и услуг

аэропорта, а также средств обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов, аэронавигационных и иных средств. Услуги и оборудование, за которые взимаются сборы, предоставляются на основе принципов экономичности и эффективности. авиационные власти или соответствующие органы каждой Договаривающейся стороны уведомляют назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся стороны о любых предлагаемых существенных изменениях, связанных с данными сборами, в течение 6 (шесть) месяцев до их вступления в силу. авиационные власти или соответствующие органы каждой Договаривающейся стороны уведомляют о таких изменениях назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся стороны с разумной отсрочкой перед применением изменений. В случае повышения сборов каждая Договаривающаяся сторона способствует организации консультации авиационных властей или соответствующих органов своего государства и авиапредприятий, использующих такие услуги и оборудование.

## **Статья 11. Таможенные пошлины и налоги**

1. По прибытии на территорию одной Договаривающейся стороны воздушное судно, эксплуатируемое на международных договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся стороны, а также его стандартное оборудование, топливо и смазочные материалы, расходные технические материалы, запчасти, включая двигатели, и запасы на борту (в том числе, помимо прочего, продукты питания, алкогольные и безалкогольные напитки, сигареты и другие товары для продажи или использования пассажирами в ограниченных количествах во время полета), оборудование, а также другие предметы, предназначенные или используемые исключительно для эксплуатации или техобслуживания воздушного судна на международных договорных линиях, временно или до их вывоза, на основе взаимности, освобождаются от любых таможенных пошлин, ограничений импорта, налогов на имущество, налогов на капитал, платы за освидетельствование, акцизных сборов и аналогичных пошлин и сборов, налагаемых национальными или местными властями, при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна.

2. Кроме того, устанавливается взаимное освобождение от налогов, пошлин, платы за освидетельствование и сборов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, за исключением сборов на основе стоимости предоставляемых услуг:

(а) бортовые запасы, ввезенные на территорию одной Договаривающейся стороны или поставленные с такой территории и взятые на борт, в обоснованных количествах, для использования на вылетающем воздушном судне назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны, эксплуатирующей международные договорные линии, даже если такие запасы планируется использовать во время полета над территорией Договаривающейся стороны, с которой они были взяты на борт;

(b) стандартное оборудование, запчасти, включая двигатели, ввезенные на территорию Договаривающейся стороны для техобслуживания, ремонта и снабжения воздушного судна назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны, эксплуатирующей международные договорные линии;

(c) топливо, смазочные вещества и расходные технические материалы, ввезенные на территорию одной Договаривающейся стороны или поставленные с такой территории для использования на воздушном судне назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны, эксплуатирующей международные договорные линии, даже если такие запасы планируется использовать во время полета над территорией Договаривающейся стороны, с которой они были взяты на борт;

(d) печатные документы и рекламные материалы, включая, среди прочего, расписания, брошюры, печатные формы, ввозимые на территорию одной Договаривающейся стороны и предназначенные для раздачи на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны;

(e) средства защиты и оборудование для обеспечения безопасности для использования в аэропортах или грузовых терминалах.

3. В отношении оборудования и запасов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут потребоваться надзор и контроль соответствующих органов каждой Договаривающейся стороны, соответствующее имущество может не подлежать перевозке без уплаты необходимых таможенных пошлин и налогов.

4. Освобождение от налогов и сборов, предусмотренное настоящей статьей, также применяется, если назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны заключает договор с другим авиапредприятием, которой также предоставляется такое освобождение другой Договаривающейся стороной относительно временного пользования или перевозки на территории второй Договаривающейся стороны позиций, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

5. Стандартное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, обычно хранящиеся на борту воздушного судна авиапредприятия какой-либо из Договаривающихся сторон, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся стороны только при условии получения согласия таможенных органов данного государства. В этом случае они могут быть помещены под таможенный контроль упомянутых органов до того момента, пока не будут вывезены обратно или не будут использованы иначе в соответствии с таможенными правилами.

## **Статья 12. Административные меры**

Договаривающаяся сторона не налагает на назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся стороны обязательств, несовместимых с целью настоящего

Соглашения. Каждая Договаривающаяся сторона пытается свести к минимуму административные меры с учетом местного законодательства и правил.

### **Статья 13. Коммерческие возможности**

1. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны на основе взаимности имеет право открыть представительства на территории другой Договаривающейся стороны в целях рекламирования и продажи услуг воздушных перевозок.

2. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны на основе взаимности имеет право разместить и контролировать на территории другой Договаривающейся стороны свой руководящий, оперативный, торговый и иной персонал, необходимый для обеспечения воздушных перевозок.

3. Каждая Договаривающаяся сторона на основе взаимности предоставляет необходимому персоналу назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны санкционированный доступ на своей территории к аэропорту и площадкам, требуемым для эксплуатации воздушных судов, экипажа, пассажиров и грузов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны.

4. Каждая Договаривающаяся сторона на основе взаимности предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся стороны право размещения и содержания на своей территории дополнительного персонала, необходимого для работы такого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны, на короткий период, не превышающий 90 (девяносто) дней.

5. Договаривающиеся стороны обеспечивают пассажирам, независимо от их национальности, возможность приобретать билеты выбранного ими авиапредприятия за местную или свободно конвертируемую валюту, принимаемую таким авиапредприятием. Данные принципы также применяются к транспортировке грузов.

6. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны на основе взаимности имеет право осуществлять продажу услуг по перевозке пассажиров и грузов на территории другой Договаривающейся стороны за местную или какую-либо свободно конвертируемую валюту с использованием своих билетов в своих отделениях или через выбранных аккредитованных агентов. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны на основе взаимности имеет право открывать и контролировать на территории другой Договаривающейся стороны именные банковские счета в валюте любой из Договаривающихся сторон или в какой-либо свободно конвертируемой валюте по собственному усмотрению.

### **Статья 14. Соглашение о совместном использовании кодов**

1. Для эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся стороны может заключать маркетинговые соглашения, например, в виде блокирования мест, код-шеринга, лизинга или любых других совместных предприятий :

(а) с авиапредприятием или авиапредприятиями любой Договаривающейся стороны ;

(б) с авиапредприятием или авиапредприятиями третьего государства при условии, что такое государство разрешает или допускает аналогичные коммерческие соглашения между авиапредприятиями другой Договаривающейся стороны.

2. Осуществляющее перелеты авиапредприятие, заключившее маркетинговое соглашение, обязано обладать надлежащими полномочиями и правами на перевозку, включая права на перевозку по конкретным маршрутам и объем перевозок, и соответствовать требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.

3. Все маркетинговые перевозчики, заключившие соглашения о совместном маркетинге, обязаны обладать надлежащими полномочиями и правами на перевозку, включая права на перевозку по конкретным маршрутам, и соответствовать требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.

4. Общий объем воздушных перевозок, осуществляемых авиапредприятиями по таким соглашениям, рассчитывается только с учетом доли Договаривающейся стороны, назначившей осуществляющее перелеты авиапредприятие. Объем перевозок, предлагаемый авиапредприятием или авиапредприятиями, осуществляющими маркетинг, не учитывается при определении доли Договаривающейся стороны, назначившей данное авиапредприятие.

5. В дополнение к авиапредприятию, осуществляющему перелеты, авиационные власти каждой Договаривающейся стороны могут потребовать предоставить на утверждение расписания авиапредприятий, осуществляющих маркетинг.

6. При предложении услуг на продажу по таким соглашениям соответствующее авиапредприятие или ее агент прямо сообщают покупателю в месте продажи о том, какое авиапредприятие фактически осуществляет перелет в каждом секторе обслуживания и с каким авиапредприятием покупатель вступает в договорные отношения.

## **Статья 15. Наземное обслуживание**

С учетом законов и правил каждой Договаривающейся стороны каждое авиапредприятие имеет право осуществлять на территории другой Договаривающейся стороны собственное наземное обслуживание («самообслуживание») или по своему усмотрению выбирать среди конкурирующих поставщиков, предоставляющих частичное или полное наземное обслуживание. Если такие законы и правила

ограничивают или запрещают самообслуживание, а также в случае отсутствия эффективной конкуренции между поставщиками, предоставляющими наземное обслуживание, каждому назначенному авиапредприятию без дискриминации предоставляется доступ к самообслуживанию и услугам наземного обслуживания, предоставляемым поставщиком или поставщиками.

## **Статья 16. Перевод сумм превышения доходов над расходами**

1. Каждая Договаривающаяся сторона на основе взаимности по запросу предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся стороны право конвертировать и переводить на территорию или территории по своему выбору избыток местных поступлений от продажи услуг воздушных перевозок и сопутствующей деятельности на территории другой Договаривающейся стороны. Конвертация и перевод разрешаются незамедлительно, без ограничения и обложения налогом по курсу, применимому для повседневных операций и переводов в момент подачи авиапредприятием исходной заявки на перевод.

2. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся стороны право частично или полностью использовать свои поступления, заработанные на территории другой Договаривающейся стороны, для оплаты всех сборов, связанных с обеспечением перевозок (включая покупку топлива) и другой деятельностью, имеющей отношение к в о з д у ш н ы м п е р е в о з к а м .

3. В той части, в которой платные услуги между Договаривающимися сторонами регулируются особым соглашением, применяется указанное соглашение.

## **Статья 17. Тарифы**

1. Взимаемые тарифы (включая налоги и/или дополнительные сборы) независимо устанавливаются назначенными авиапредприятиями каждой Договаривающейся стороны на обоснованном уровне с должным учетом всех соответствующих факторов, включая стоимость эксплуатации, обоснованный доход, характеристики каждой услуги, интересы потребителей и, если применимо, тарифы других авиапредприятий для конкретного маршрута или его части.

2. Если авиационные власти одной или другой Договаривающейся стороны предлагают изменение тарифа, главными целями такого изменения являются:

- a) предотвращение завышенных или дискриминационных тарифов;
- b) защита потребителей от слишком высоких или ограничивающих доступ к услугам цен, вызванных злоупотреблением доминирующим положением на рынке;
- c) защита авиапредприятий от искусственного занижения цен, вызванного прямым или косвенным государственным субсидированием;

d) защита авиапредприятий от занижения цен, если имеются доказательства, что такое предприятие предпринимается для устранения конкуренции.

3. Авиационные власти каждой Договаривающейся стороны могут потребовать от назначенного авиапредприятия предоставления тарифов на утверждение. В таком случае тарифы подаются авиационным властям не менее чем за 30 (тридцать) дней до предполагаемой даты их введения. В особых случаях данный период может быть сокращен при условии наличия согласия указанных авиационных властей. Если авиационные власти, затребовавшие предоставление тарифов, не выразят свою неудовлетворенность какими-либо предлагаемыми тарифами в соответствии с настоящим пунктом в течение 30 (тридцать) дней, тариф считается утвержденным.

4. Если авиационные власти одной Договаривающейся стороны посчитают, что один или несколько тарифов, предложенных назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся стороны, не соответствуют критериям, предусмотренным пунктом 1 настоящей статьи, такие авиационные власти, не затрагивая применение положений статьи 5 настоящего Соглашения, запрашивают консультации по данному вопросу с авиационными властями другой Договаривающейся стороны. Такие консультации проводятся в течение 30 (тридцать) дней с момента получения запроса. При необходимости авиационные власти Договаривающихся сторон прилагают усилия для определения тарифов путем их согласования друг с другом.

5. Если авиационные власти Договаривающихся сторон не могут согласовать утверждение каких-либо тарифов, предоставленных им согласно пункту 3 настоящей статьи, спор разрешается в соответствии с положениями статьи 23 настоящего Соглашения.

6. Тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей статьи, остается в силе, если не будет упразднен соответствующим назначенным авиапредприятием, до даты истечения его срока действия или утверждения новых тарифов. При этом тарифы не продлеваются на основании настоящего пункта более чем на 12 (двенадцать) месяцев после исходной даты истечения срока их действия, если Договаривающиеся стороны особо не согласуют иное.

## **Статья 18. Утверждение расписаний полетов**

1. Расписания полетов назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся стороны предоставляются на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся стороны.

2. Такие расписания полетов подаются не менее чем за 30 (тридцать) дней до начала полетов и содержат следующую информацию: расписание, частота полетов, типы воздушных судов, конфигурация и количество кресел для пассажиров. В некоторых случаях данный период длительностью 30 (тридцать) дней может быть сокращен по

согласованию авиационных властей обеих Договаривающихся сторон.

3. Любые изменения в утвержденном расписании полетов назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся стороны предоставляются на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся стороны.

## **Статья 19. Транзит**

Груз и багаж, которые провозятся транзитом через территорию одной Договаривающейся стороны, освобождаются от всех таможенных пошлин, платы за освидетельствование и других налогов и сборов.

## **Статья 20. Статистика**

Авиационные власти одной Договаривающейся стороны по запросу предоставляют или обязывают своего назначенного авиапредприятия предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся стороны данные статистики, обоснованно необходимые для проверки эксплуатации договорных линий.

## **Статья 21. Авиационная безопасность**

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, 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, Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, открытого для подписи в Монреале 24 февраля 1988 года, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, заключенной в Монреале 1 марта 1991 года, и любых других многосторонних соглашений в области авиационной безопасности, участниками которых являются Договаривающиеся стороны.

2. Договаривающиеся стороны на основании соответствующей просьбы оказывают всю необходимую помощь друг другу в предотвращении 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 взаимоотношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения применимы к государствам Договаривающихся сторон. Договаривающиеся стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находятся на территории их государства, и, в случае Французской Республики, эксплуатанты, учрежденные на ее территории и имеющие лицензию на осуществление перевозок в соответствии с законом Европейского Союза, а также лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. В данном пункте ссылки на положения по авиационной безопасности включают любые несовпадения, отмеченные соответствующей Договаривающейся стороной. Каждая Договаривающаяся сторона заранее предоставляет другой Договаривающейся стороне информацию о своем намерении заявить о каких-либо несовпадениях относительно данных положений.

4. Каждая Договаривающаяся сторона соглашается, что при вылете или во время нахождения на территории другой Договаривающейся стороны от ее эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности в соответствии с законом, действующим в данном государстве, включая, в случае Французской Республики, закон Европейского Союза, согласно статье 7 настоящего Соглашения. Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, 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 обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой авиационной безопасности.

5. В случае когда имеют место инцидент или угроза инцидента, связанные с незаконным захватом гражданских воздушных судов или другими незаконными актами, направленными против безопасности пассажиров, экипажа, воздушного судна, аэропортов и аэронавигационных средств, Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и благополучного пресечения такого инцидента или устранения его угрозы.

6. При наличии у Договаривающейся стороны обоснованных причин полагать, что другая Договаривающаяся сторона отклонилась от положений по авиационной безопасности, предусмотренных настоящей статьей, первая Договаривающаяся сторона может запросить незамедлительное проведение консультаций с другой Договаривающейся стороной. Без ограничения положений статьи 5 настоящего Соглашения недостижение удовлетворительных договоренностей в течение 15 (пятнадцать) дней с даты такого запроса является основанием для приостановки действия прав, предоставленных Договаривающимся сторонам по настоящему Соглашению. Если это потребуется в экстренной ситуации, представляющей непосредственную или исключительную угрозу безопасности пассажиров, экипажа или воздушного судна одной Договаривающейся стороны, и если другая Договаривающаяся сторона не выполняет должным образом свои обязательства согласно пунктам 4 и 5 настоящей статьи, Договаривающаяся сторона может незамедлительно принять соответствующие временные защитные меры для устранения угрозы. Любые действия, предпринятые в соответствии с настоящим пунктом, прекращаются по соблюдении другой Договаривающейся стороной положений по безопасности, предусмотренных настоящей статьей.

## **Статья 22. Консультации и поправки**

1. В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся сторон проводят консультации с необходимой частотой для обеспечения удовлетворительной реализации принципов и положений настоящего Соглашения. Такие консультации начинаются в течение 60 (шестьдесят) дней с даты получения Договаривающейся стороной \_\_\_\_\_ соответствующего \_\_\_\_\_ запроса.

2. Каждая Договаривающаяся сторона может время от времени запрашивать консультации с другой Договаривающейся стороной с целью толкования положений настоящего Соглашения или внесения каких-либо желаемых поправок или изменений в положения настоящего Соглашения или приложения к нему. Такие консультации могут проводиться между авиационными властями путем переговоров или переписки. Эти консультации начинаются в течение 60 (шестьдесят) дней с даты получения одной Договаривающейся \_\_\_\_\_ стороной \_\_\_\_\_ соответствующего \_\_\_\_\_ запроса.

3. Поправки или изменения к настоящему Соглашению, согласуемые в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, при необходимости, вступают в силу после подтверждения по дипломатическим каналам выполнения внутренних процедур каждой Договаривающейся стороны.

## **Статья 23. Разрешение споров**

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, Договаривающиеся стороны в первую очередь стремятся разрешить его путем прямых переговоров.

2. Если Договаривающиеся стороны не смогут достигнуть согласия путем переговоров, они могут передать спор на разрешение взаимно согласованному физическому или юридическому лицу или, по запросу какой-либо Договаривающейся стороны, в арбитражный суд трем арбитрам. В таком случае каждая Договаривающаяся сторона называет одного арбитра, а третьего, который не является гражданином ни той, ни другой Договаривающейся стороны, назначают два вышеуказанных арбитра, при этом третий арбитр выполняет функции председателя арбитражного суда. Каждая Договаривающаяся сторона назначает своего арбитра в течение 60 (шестьдесят) дней с даты получения по дипломатическим каналам одной Договаривающейся стороной от другой Договаривающейся стороны уведомления с запросом разрешения спора в арбитражном суде; третий арбитр выбирается в течение 60 (шестьдесят) дней после назначения первых двух арбитров. В случае, если какой-либо из Договаривающихся сторон не удастся назначить арбитра в установленный срок, или, если в установленный срок не будет выбран третий арбитр, президент Совета Международной организации гражданской авиации по запросу любой из Договаривающихся сторон может назначить арбитра или арбитров в зависимости от случая.

3. Договаривающиеся стороны подчиняются любым решениям, вынесенным в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. В любом случае, если одна Договаривающаяся сторона не соблюдает решение, вынесенное в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, и в течение всего времени, пока такое решение не соблюдается, другая Договаривающаяся сторона может ограничить или отозвать какие-либо права, предоставленные настоящим Соглашением нарушившей Договаривающейся стороне.

## **Статья 24. Применение многосторонних соглашений**

Настоящее Соглашение и приложения к нему согласуются с любыми многосторонними соглашениями, связывающими Договаривающиеся стороны.

## **Статья 25. Прекращение действия Соглашения**

Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время письменно уведомить по дипломатическим каналам о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае Соглашение прекращает свое действие по истечении 12 (двенадцать) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся стороной, если уведомление о расторжении не будет отозвано по

взаимному согласию до истечения данного периода. Если другая Договаривающаяся сторона не подтверждает получение, уведомление считается полученным через 15 (пятнадцать) дней после подтверждения его получения Международной организацией гражданской авиации.

## **Статья 26. Регистрация в Международной организации гражданской авиации**

Настоящее Соглашение регистрируется в Международной организации гражданской авиации.

## **Статья 27. Вступление в силу**

Каждая Договаривающаяся сторона по дипломатическим каналам уведомляет другую Договаривающуюся сторону о выполнении требуемых конституционных процедур для введения в действие настоящего Соглашения, которое вступает в силу в первый день второго месяца после даты получения последнего из таких уведомлений.

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

Совершено в в двух экземплярах \_\_\_\_\_ на казахском и французском языках, при этом оба текста имеют одинаковую силу.

За \_\_\_\_\_  
Республики Казахстан

Правительство

За \_\_\_\_\_  
Французской Республики

Правительство

## **П р и л о ж е н и е к Соглашению**

### **Расписание**

1. Маршрут, эксплуатируемый назначенным авиапредприятием Республики  
К а з а х с т а н :

Из Казахстана через два промежуточных пункта по выбору Казахстанской стороны в Париж и два других пункта (если обслуживаемый аэропорт открыт для международных воздушных перевозок) в метрополии Франции по выбору Казахстанской стороны и за пределы Договаривающихся сторон в два пункта в Европе по \_\_\_\_\_ выбору \_\_\_\_\_ Казахстанской \_\_\_\_\_ стороны.

2. Маршрут, эксплуатируемый назначенным авиапредприятием Французской  
Р е с п у б л и к и :

Из Франции через два промежуточных пункта по выбору Французской стороны в Алматы и два других пункта (если обслуживаемый аэропорт открыт для международных воздушных перевозок) в Казахстане по выбору Французской стороны

и за пределы Договаривающихся сторон в два пункта в Содружестве Независимых Государств или Азии по выбору Французской стороны.

П р и м е ч а н и я :

а) назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся стороны может, по своему усмотрению, на части или всех договорных линиях:

- i. осуществлять полеты в одну или обе стороны;
- ii. пропускать остановки в одном или нескольких пунктах на указанных маршрутах;
- iii. свободно менять порядок обслуживания пунктов назначения на указанных маршрутах (включая возможность обслуживания промежуточных пунктов как пунктов за пределами Договаривающихся сторон и наоборот, а также пропуска остановок в одном направлении договорной линии);
- iv. последовательно совмещать в рамках одного рейса два и более пунктов на указанных маршрутах на территории другой Договаривающейся стороны;
- v. прекращать обслуживание на территории другой Договаривающейся стороны или за пределами Договаривающихся сторон;

при условии, что соответствующая договорная линия начинается или завершается на территории Договаривающейся стороны, назначившей авиапредприятие.

Авиационные власти каждой Договаривающейся стороны могут менять неопределенные пункты назначения в расписании маршрутов посредством уведомления авиационных властей другой Договаривающейся стороны.

Ни одно из положений настоящего Соглашения не предоставляет прав на перевозку в соответствии с 5-й свободой. Использование прав на перевозку в соответствии с 5-й свободой может быть согласовано авиационными властями обеих Договаривающихся сторон.