

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

Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 января 2024 года № 28

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

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

2. Уполномочить Министра транспорта Республики Казахстан Карабаева Марата Каримжановича подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Испания 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*

А. Смаилов

Одобрен
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 24 января 2024 года № 28
Проект

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

Правительство Республики Казахстан и Правительство Королевства Испания, далее именуемые Договаривающимися сторонами,

желая способствовать укреплению международной авиационной системы, которая предлагает справедливые и равные возможности для их соответствующих авиапредприятий для выполнения услуг и позволяет им конкурировать в соответствии с законами и правилами каждой Договаривающейся стороны,

желая способствовать расширению возможностей международного воздушного транспорта,

желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности на международном воздушном транспорте и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности по поводу актов или угроз, направленных против безопасности воздушных судов, которые ставят под угрозу безопасность людей или имущества,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в городе Чикаго 7 декабря 1944 года, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей толкования и использования настоящего Соглашения, если из контекста не вытекает иное;

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в городе Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое приложение, принятое согласно статье 90 данной Конвенции и любые поправки к приложениям или Конвенции согласно статьям 90 и 94, в той степени, в какой такие приложения и поправки были приняты или ратифицированы обеими Договаривающимися сторонами;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Республики Казахстан – Министерство транспорта, в отношении Королевства Испания – Министерство транспорта, мобильности и программы развития городов (Управление гражданской авиации) или в обоих случаях — любое лицо или орган, имеющее полномочия для выполнения любых функций, связанных с настоящим Соглашением, осуществляемых указанными органами. В случае изменения уполномоченных органов Договаривающиеся стороны уведомляют об этом друг друга по дипломатическим каналам;

с) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, выполняющее международное воздушное сообщение, назначенное любой Договаривающейся стороной для эксплуатации договорной линии по маршрутам, установленным в Техническом соглашении между авиационными властями, указанными в приложении, и в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

д) термины "территория", "международное воздушное сообщение" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные для них в статьях 2 и 96 Конвенции;

е) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложения к нему и любые поправки к ним;

ф) термин "Техническое соглашение" означает правовой инструмент, согласованный между авиационными властями, который технически развивает настоящее Соглашение;

г) термин "установленные маршруты" означает маршруты, которые определены или будут определены в Техническом соглашении между авиационными властями, указанными в приложении настоящего Соглашения;

h) термин "договорные линии" означает международные воздушные сообщения, которые могут выполняться по установленным маршрутам, согласно условиям настоящего Соглашения;

i) термин "тариф" означает цену, подлежащую уплате за перевозку пассажиров, багажа и груза (за исключением почты), включая любые существенные дополнительные льготы, выданные или предоставленные вместе с указанной перевозкой, также как и выплачиваемые комиссионные, в связи с продажей билетов и выполнением соответствующих операций. Он также включает в себя условия применения цены за перевозку и оплату соответствующей комиссии;

j) термин "граждане" в отношении Испании должен пониматься как граждане государств – членов Европейского Союза;

k) термин "договоры ЕС" должен пониматься как ссылка на Договор о Европейском Союзе и Договор функционирования Европейского Союза.

Статья 2

Предоставление права на эксплуатацию

1. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другой Договаривающейся стороне права, указанные в настоящем Соглашении, с целью осуществления международных воздушных перевозок на установленных маршрутах, указанных в Техническом соглашении.

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся стороной, выполняющее воздушное сообщение по установленным маршрутам, обладает следующими правами:

a) осуществлять полеты над территорией каждой из Договаривающихся сторон без посадки;

b) делать остановки на территории другой Договаривающейся стороны с некоммерческими целями;

c) делать остановки в пункте (ах) на маршруте (ах), указанном (ых) в таблице маршрутов в Техническом соглашении, с целью международной посадки и высадки пассажиров, груза или почты, в сочетании или по отдельности, в/из территории Договаривающейся стороны или в/из территории третьего государства.

3. Авиапредприятия обеих Договаривающихся сторон, не относящиеся к назначенным авиапредприятиям, должны быть обеспечены правами в вышеуказанных подпунктах а) и b) пункта 2 настоящей статьи.

4. Ничто в настоящем Соглашении не должно рассматриваться как предоставление назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся стороны прав на каботаж на территории другой Договаривающейся стороны.

Статья 3

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятие путем письменного уведомления по дипломатическим каналам

другой Договаривающейся стороны для целей выполнения договорных линий на установленных маршрутах и заменить ранее назначенное авиапредприятие на другое авиапредприятие.

2. При получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию, каждая Договаривающаяся сторона дает без промедления соответствующие эксплуатационное подтверждение и разрешение в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся стороны могут запросить от любого авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся стороной, доказательства того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, которые обычно и обоснованно применяются для выполнения международных воздушных перевозок такими властями в соответствии с положениями Конвенции.

4. Выдача разрешений на эксплуатацию, указанных в пункте 2 настоящей статьи, дается при условии:

а) в случае назначения авиапредприятия Республикой Казахстан:

1) авиапредприятие учреждено на территории Республики Казахстан и сертифицировано в соответствии с законодательством Республики Казахстан, и

2) Республика Казахстан имеет и обеспечивает эффективный регулятивный контроль над этим авиапредприятием;

3) авиапредприятие принадлежит, непосредственно или через преимущественное владение, и фактически контролируется Республикой Казахстан.

б) в случае назначения авиапредприятия Королевством Испания:

1) авиапредприятие учреждено на территории Королевства Испания в соответствии с договорами Европейского Союза; и

2) имеет действительную лицензию на эксплуатацию в соответствии с законодательством Европейского Союза; и

3) эффективный регулятивный контроль над авиапредприятием осуществляется и поддерживается государством – членом ЕС, ответственным за выдачу сертификатов эксплуатанта, и при четком определении соответствующих авиационных властей в назначении.

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

Статья 4

Аннулирование

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право отозвать разрешение на эксплуатацию или техническое разрешение, приостановить действие прав, указанных в

статье 2 настоящего Соглашения, предоставленных авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся стороной или наложить такие ограничения на использование данных прав, которые посчитает необходимыми, если:

а) в случае назначения авиапредприятия:

1) Республикой Казахстан:

i) авиапредприятие учреждено не на территории Республики Казахстан или не сертифицировано в соответствии с законодательством Республики Казахстан; или

ii) Республика Казахстан не обеспечивает эффективный регулятивный контроль над этим авиапредприятием; или

iii) авиапредприятие не принадлежит, непосредственно или через преимущественное владение, или фактически не контролируется Республикой Казахстан.

2) Королевством Испания:

i. авиапредприятие учреждено не на территории Королевства Испания в соответствии с договорами Европейского Союза; или

ii. у авиапредприятия отсутствует действительная лицензия на эксплуатацию в соответствии с законодательством Европейского Союза; или

iii. эффективный регулятивный контроль над авиапредприятием не осуществляется и не обеспечивается государством – членом Европейского Союза, ответственным за выдачу сертификата эксплуатанта, или при отсутствии четкого определения соответствующих авиационных властей в назначении; или

iv. авиапредприятие, которому разрешена эксплуатация в соответствии с двухсторонним соглашением между Республикой Казахстан и другим государством – членом Европейского Союза, при этом Республика Казахстан может доказать, что посредством осуществления прав на перевозку, в рамках настоящего Соглашения 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 двухстороннего соглашения о воздушном сообщении, и государством – членом Европейского Союза, которое отказало в правах на перевозку авиапредприятию, назначенному Республикой Казахстан.

При использовании своего права по данному пункту Республика Казахстан обязуется не дискриминировать между назначенными Королевством Испания авиапредприятиями по национальному признаку;

б) в случае, если авиапредприятие не соблюдает законы и правила государства Договаривающейся стороны, предоставившей эти права, или

с) в случае, если авиапредприятие не соблюдает выполнение по договорным линиям в соответствии с условиями, предусмотренными настоящим Соглашением; или

д) в случае несоответствия или несоблюдения другой Договаривающейся стороной стандартов по безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со статьями 11 и 12 настоящего Соглашения.

2. Без ограничения положений статей 11 и 12 настоящего Соглашения и за исключением случаев, когда незамедлительный отзыв, приостановка действия или ограничение условий, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, необходимы для предотвращения дальнейших нарушений законов и правил, данное право может использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся стороной.

Статья 5

Освобождение

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, продукты питания, напитки и сигареты), находящиеся на борту воздушного судна, на паритетной основе, освобождаются в соответствии с применимым законодательством от всех ограничений на импорт, налогов на имущество и капитал, таможенных пошлин, специальных налогов и сборов или аналогичных сборов и других пошлин или налогов, взимаемых на территории другой Договаривающейся стороны, при условии, что оборудование и материалы остаются на борту воздушного судна до того времени как они будут реэкспортированы.

2. Кроме того, устанавливается взаимное освобождение от таких налогов, пошлин, за исключением оплаты предоставляемых услуг:

а) бортовые запасы, ввезенные на борт на территории другой Договаривающейся стороны в пределах количества, установленного государственными органами указанной Договаривающейся стороны, для использования на борту воздушного судна, осуществляющего международные воздушные перевозки другой Договаривающейся стороны;

б) запчасти, ввезенные на территорию одной из Договаривающихся сторон для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, используемые в международных воздушных сообщениях, назначенного авиапредприятием другой Договаривающейся стороны;

с) топливо и смазочные вещества, предназначенные для снабжения воздушных судов, эксплуатируемых на международных перевозках, назначенных

авиапредприятием другой Договаривающейся стороны, даже если такие запасы планируется использовать во время полета, выполняемого над территорией Договаривающейся стороны, с которой они были приняты на борт;

d) печатные документы, авианакладные, любые печатные материалы, на которых напечатаны знаки отличия компании, и обычные рекламные материалы, распространяемые бесплатно этим назначенным авиапредприятием.

3. Стандартное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, 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 таможенным законодательством данного государства.

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.

5. Пассажиры, следующие транзитом через территорию любой из Договаривающихся сторон, а также их багаж подлежат контролю, установленному в соответствии с применяемым таможенным законодательством. Багаж и груз, находящиеся в прямом транзите, освобождаются от уплаты таможенных пошлин и других аналогичных налогов, взимаемых с импорта.

6. Освобождения и операции с материалами, указанными в настоящей статье, должны быть предоставлены в соответствии с таможенными законодательствами Договаривающихся сторон.

Статья 6

Аэропортовые сборы

Сборы за использование каждого аэропорта, включая его установки, технические и другие средства и услуги, а также любые сборы за использование аэронавигационных средств, средств связи и обслуживания должны производиться в соответствии с тарифами, установленными каждой Договаривающейся стороной на своей территории, в соответствии со статьей 15 Конвенции, при условии, что они не могут превышать тарифы, установленные для ее собственных национальных воздушных судов, используемых на аналогичных международных перевозках для использования упомянутого аэропорта и услуг.

Статья 7

Тарифы

1. Тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями каждой Договаривающейся стороны за международную перевозку в рамках услуг, предоставляемых в соответствии с настоящим Соглашением, устанавливаются в пределах разумных условий с должным учетом всех соответствующих факторов, включая характеристики услуги, интересы пользователей, разумную прибыль и другие коммерческие соображения.

2. Каждая Договаривающаяся сторона может потребовать уведомления или подачи любого тарифа, взимаемого его собственным назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями. Ни одна из Договаривающихся сторон не требует уведомления или подачи какого-либо тарифа назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями другой Договаривающейся стороны.

3. Без ущерба для применимых законов о конкуренции и защите прав потребителей, действующих в каждой Договаривающейся стороне, ни одна из Договаривающихся сторон не предпринимает односторонних действий для предотвращения введения или сохранения действующего тарифа, предложенного для взимания или взимаемого назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся стороны за международные перевозки в рамках услуг, предоставляемых в соответствии с настоящим Соглашением.

Вмешательства Договаривающимися сторонами ограничиваются следующими случаями:

- a) предотвращение необоснованно дискриминационных тарифов или практики;
- b) защита потребителей от необоснованно высоких или ограничивающих цен, вызванных злоупотреблением доминирующим положением;
- c) защита авиапредприятий от искусственного занижения цен, вызванного прямым или косвенным государственным субсидированием;
- d) защита авиапредприятий от искусственного занижения цен, если имеются доказательства, что таковое предпринимается для устранения конкуренции.

4. В тех случаях, когда авиационные власти Договаривающихся сторон считают, что тариф подпадает по категории, указанные в подпунктах a), b), c) и d) пункта 3 настоящей статьи, они отправляют обоснованное уведомление о их неудовлетворении авиационными властями другой Договаривающейся стороны и соответствующим авиапредприятием; и могут запросить консультации в соответствии с процедурами, установленными пунктом 5 настоящей статьи.

5. Авиационные власти каждой Договаривающейся стороны могут запросить от авиационных властей другой Договаривающейся стороны консультации касательно тарифов, взимаемых авиапредприятием другой Договаривающейся стороны, для международной перевозки в или из территории первой Договаривающейся стороны, включая те тарифы, в отношении которых было направлено уведомление о неудовлетворенности. Эти консультации проводятся не позднее чем через 30 (тридцать

) календарных дней после получения уведомления. Договаривающиеся стороны должны сотрудничать в вопросе обеспечения необходимой информацией для обоснованного решения вопроса. Если достигнуто соглашение в отношении тарифа, по которому было направлено уведомление о неудовлетворенности, авиационные власти каждой Договаривающейся стороны должны приложить все усилия для вступления данного соглашения в силу. Если такое взаимное соглашение не достигнуто, тариф будет продолжать действовать.

6. Тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей статьи, остается в силе, если впоследствии он не будет отклонен в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 настоящей статьи.

Статья 8

Коммерческие возможности

1. Назначенному авиапредприятию каждой из Договаривающихся сторон разрешается на основе взаимности содержать на территории другой Договаривающейся Стороны свои офисы и представителей, а также свой коммерческий, эксплуатационный и технический персонал, необходимый в связи с эксплуатацией договорных линий.

2. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Договаривающейся стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Договаривающейся стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг на территории этой Договаривающейся стороны.

3. В сфере иммиграции представители и персонал обязаны соблюдать законы и правила, действующие в другой Договаривающейся стороне и в соответствии с такими законами и правилами каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей статьи.

4. Если особые обстоятельства требуют въезда или постоянного пребывания персонала на чрезвычайной и временной основе, разрешения, визы и любые другие документы, требуемые законами и правилами каждой Договаривающейся стороны, обрабатываются незамедлительно, чтобы не задерживать въезд вышеупомянутого персонала в соответствующее государство.

5. Каждое назначенное авиапредприятие имеет право предоставлять свое собственное наземное обслуживание на территории другой Договаривающейся стороны или иным образом заключать контракты на предоставление данных услуг, полностью или частично, по своему усмотрению, с любым из поставщиков, уполномоченных на предоставление таких услуг. В тех случаях, когда или до тех пор пока законы и правила, применяемые к наземному обслуживанию на территории одной

Договаривающейся стороны, препятствуют или ограничивают свободу заключать контракты на эти услуги либо на самостоятельное обслуживание, каждое назначенное авиапредприятие должно рассматриваться на недискриминационной основе в отношении их доступа к услугам самостоятельного обслуживания и наземного обслуживания, предоставляемым поставщиком или поставщиками.

6. На взаимной и недискриминационной основе по отношению к любому авиапредприятию, осуществляющему международную перевозку, назначенное авиапредприятие Договаривающейся стороны может свободно продавать услуги воздушного транспорта на территории обеих Договаривающихся сторон, напрямую либо через агента, и в любой валюте в соответствии с действующими законами и правилами каждой из Договаривающихся сторон.

7. Авиапредприятия каждой Договаривающейся стороны свободны переводить с территории продаж на свою территорию избыток поступлений поверх расходов на территории продаж. В такой чистый перевод должны быть включены доходы от продаж, осуществленные напрямую или через агента услуг воздушных перевозок, а также вспомогательные и дополнительные услуги, и обычные коммерческие проценты, начисленные на такие доходы в период ожидания перевода.

8. Такие переводы должны быть осуществлены без ограничений для любых фискальных обязательств, действующих на территории обеих Договаривающихся сторон.

9. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся стороны без задержки предоставляются соответствующие разрешения для осуществления таких переводов в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на момент запроса.

10. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся стороны разрешается эксплуатировать в код-шеринге согласно условиям Технического соглашения, согласованного между авиационными властями.

11. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся стороны разрешается использовать в связи с международными воздушными перевозками любые наземные перевозки в или из любых пунктов на территориях Договаривающихся сторон или третьих государств. Авиапредприятия могут принять решение осуществлять собственные наземные перевозки или предоставлять его посредством договоренностей, включая код-шеринг с другими наземными перевозчиками. Такие интермодальные услуги могут предлагаться в качестве сквозной услуги и по единой цене для воздушной и наземной перевозки вместе взятых, при условии, что пассажиры и грузоотправители проинформированы о поставщиках соответствующей перевозки.

Статья 9

Законы и правила

1. Законы и правила каждой Договаривающейся стороны, регулирующие прибытие или отбытие с ее собственной территории воздушных судов, осуществляющих международное воздушное сообщение или эксплуатацию таких воздушных судов в пределах ее территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия каждой из Договаривающихся сторон.

2. Законы и правила, регулирующие въезд, перемещение, пребывание и отъезд пассажиров, членов экипажа, багажа, почты и грузов с территории каждой из Договаривающихся сторон, а также правила, касающиеся требований въезда и выезда из страны, иммиграционных, таможенных и санитарных правил, применяются на такой территории к действиям назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны.

Статья 10

Сертификаты и лицензии

1. Сертификаты летной годности, сертификаты компетентности и лицензии, выданные или подтвержденные в соответствии с законами и правилами одной Договаривающейся стороны и все еще действующие, признаются действительными другой Договаривающейся стороной для целей эксплуатации договорных линий, установленных в Техническом соглашении, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие сертификаты и лицензии были выданы или подтверждены, соответствуют или выше минимальных стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией.

2. Каждая Договаривающаяся сторона сохраняет за собой право отказаться признать действительность сертификата о квалификации и свидетельства, выданных еҰ собственным гражданам другой Договаривающейся стороной, с целью выполнения полетов над еҰ воздушным пространством и (или) совершения посадок в пределах еҰ собственной территорией.

Статья 11

Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Договаривающейся стороной в областях, касающихся летных экипажей, воздушных судов и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 (тридцать) календарных дней с момента обращения.

2. Если в результате таких консультаций одна из Договаривающихся сторон обнаруживает, что другая Договаривающаяся сторона не обеспечивает эффективного соблюдения и применения стандартов безопасности полетов в любой из данных областей, которые как минимум равны минимальным стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией, первая Договаривающаяся сторона должна проинформировать другую Договаривающуюся сторону о таких выводах и

мерах, считающихся необходимыми для выполнения минимальных стандартов, и после этого другая Договаривающаяся сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия. Если другая Договаривающаяся сторона не предпримет соответствующие корректирующие действия в течение 15 (пятнадцать) календарных дней или согласованного более длительного периода, это является основанием для применения статьи 4 настоящего Соглашения (Аннулирование).

3. В соответствии с обязательствами, установленными в статье 16 Конвенции, согласовано, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия одной Договаривающейся стороны для полетов на территорию или с территории другой Договаривающейся стороны, находясь на территории другой Договаривающейся стороны может быть подвергнуто досмотру, в настоящей статье называемому "перронной инспекцией", при условии, что это не приведет к необоснованной задержке. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, данные инспекции проводятся уполномоченными представителями другой Договаривающейся стороны на борту и вокруг воздушного судна в целях проверки действительности находящихся на борту документов воздушного судна, экипажа, а также видимого состояния воздушного судна и его оборудования

4. Если любая такая перронная инспекция или серия перронных инспекций приводят к:

а) серьезным основаниям полагать, что само воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют минимальным стандартам, установленным на тот момент времени в соответствии с Конвенцией, или

б) серьезным основаниям предполагать отсутствие эффективного технического обслуживания и администрирования, отвечающих стандартам безопасности полетов, установленным на тот момент времени в соответствии с Конвенцией,

Договаривающаяся сторона, проводящая инспекцию, 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 перронной инспекции в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи представителем данного авиапредприятия, 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 или авиапредприятиям другой Договаривающейся стороны, если первая Договаривающаяся сторона заключит, что это необходимо для обеспечения безопасности работы назначенного авиапредприятия в результате перронной инспекции или серии перронных инспекций, при отказе в допуске для перронной инспекции, 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 Королевство Испания назначило авиапредприятие, регулирующий контроль над которой осуществляется и поддерживается другим государством – членом Европейского Союза, права другой Договаривающейся стороны в соответствии с настоящей статьей применяются в равной степени в отношении принятия, применения или поддержания стандартов безопасности другим государством – членом Европейского Союза и в отношении разрешения на эксплуатацию этого авиапредприятия.

Статья 12

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, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанной в Монреале 1 марта 1991 года, а также любых других международных договоров в области авиационной безопасности, участниками которых одновременно являются государства Договаривающихся сторон.

2. Договаривающиеся стороны на основании соответствующего запроса 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 установленными в качестве приложений к Конвенции, в той степени, в которой такие положения применимы к государствам Договаривающихся сторон, они должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находятся на территории Договаривающихся сторон, и, в случае Королевства Испании, эксплуатанты, учрежденные на ее территории в соответствии с договорами ЕС и имеющие действительную лицензию на осуществление перевозок в соответствии с законодательством Европейского Союза, а также лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на их территориях, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что эксплуатант воздушного судна обязан соблюдать положения в области авиационной безопасности, упомянутые в пункте 3 настоящей статьи, которые требуются другой Договаривающейся стороной для въезда на территорию этой Договаривающейся стороны или отбытия из нее или во время пребывания на ее территории. При отбытии или во время пребывания в пределах территории Республики Казахстан эксплуатанты воздушных судов должны соблюдать положения по авиационной безопасности в соответствии с действующим законодательством этого государства. При отбытии или во время пребывания в пределах территории Королевства Испания эксплуатанты воздушных судов должны соблюдать положения, касающиеся авиационной безопасности, в соответствии с законодательством Европейского Союза и действующими в Испании правилами по этому вопросу. Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает эффективное применение на ее территории надлежащих мер для защиты воздушного судна и досмотра пассажиров, экипажа, предметов ручной клади, багажа, грузов и воздушных судов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся сторона также благожелательно рассматривает любой запрос другой Договаривающейся стороны о разумных специальных мерах безопасности для противодействия конкретной угрозе.

5. При возникновении инцидента или угрозы инцидента, связанного 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. Если у Договаривающейся стороны есть разумные основания полагать, что другая Договаривающаяся сторона отступила от положений настоящей статьи, касающихся авиационной безопасности, данная Договаривающаяся сторона может запросить немедленные консультации с другой Договаривающейся стороной.

7. Без ущерба для статьи 4 (Аннулирование) настоящего Соглашения неспособность достичь удовлетворительного соглашения в течение 15 (пятнадцать) календарных дней с даты такого запроса будет являться основанием для отказа, отзыва, ограничения или наложения условий на разрешение на эксплуатацию или техническое разрешение авиапредприятия обеих Договаривающихся сторон.

8. Когда этого требует непосредственная и чрезвычайная угроза, Договаривающаяся сторона может предпринять временные действия до истечения 15 (пятнадцать) календарных дней.

9. Любые действия, предпринятые в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи, прекращаются при соблюдении другой Договаривающейся стороной положений настоящей статьи.

Статья 13

Порядок налогообложения

Порядок налогообложения, применяемый к назначенным авиапредприятиям Договаривающихся сторон, должен соответствовать положениям статьи 8 Конвенции между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Испания об избежании двойного налогообложения и предотвращении уклонения от налогообложения в отношении налогов на доход и на капитал, совершенной в городе Астане 2 июля 2009 года.

Статья 14

Провозная емкость

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся сторон предоставляются справедливые и равные возможности для выполнения услуг на договорных линиях по маршрутам, установленным в настоящем Соглашении.

2. При использовании договорных линий авиационные власти обеих Договаривающихся сторон совместно устанавливают провозную емкость и права на перевозку, которые будут предлагаться назначенными авиапредприятиями любой из Договаривающихся сторон.

3. Частота и расписание, установленные в Техническом соглашении для эксплуатации договорных линий, сообщаются, когда это требуется авиационным

властям другой Договаривающейся стороны, не менее чем за 30 (тридцать) календарных дней до начала эксплуатации или в такой более короткий период, на какой авиационные власти другой Договаривающейся стороны могут согласиться.

4. В тех случаях, когда любая из Договаривающихся сторон считает, что услуги, предоставляемые назначенными авиапредприятиями другой Договаривающейся стороны, не соответствуют требованиям и принципам, предусмотренным в настоящей статье, она может запросить консультации в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения для изучения рассматриваемых эксплуатаций и определения на взаимной основе любых действий, которые могут быть сочтены необходимыми.

Статья 15

Статистика

Авиационные власти любой Договаривающейся стороны предоставляют авиационным властям другой Договаривающейся стороны, по их запросу, информацию и статистические данные, относящиеся к перевозке, осуществляемой назначенным авиапредприятием каждой Договаривающейся стороны, по договорным линиям на территорию или с территории другой Договаривающейся стороны в том же виде, в каком они были подготовлены и представлены назначенным авиапредприятием в их национальные авиационные власти. Любые дополнительные статистические данные, относящиеся к перевозкам, которые авиационные власти одной Договаривающейся стороны могут запросить у авиационных властей другой Договаривающейся стороны, подлежат обсуждению между авиационными властями обеих Договаривающихся сторон по просьбе любой из Договаривающихся сторон.

Статья 16

Консультации

В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся сторон время от времени будут проводить консультации с целью обеспечения выполнения и соответствующего соблюдения положений настоящего Соглашения и приложения к нему.

Статья 17

Поправки

Если какая-либо Договаривающаяся сторона сочтет желательным изменить какое-либо из положений настоящего Соглашения, она может запросить консультацию с другой Договаривающейся стороной. Такие консультации могут проводиться между авиационными властями путем обсуждения или переписки по дипломатическим каналам и должны начаться в течение 60 (шестьдесят) календарных дней с даты запроса. Любые изменения, согласованные между Договаривающимися сторонами, вступают в силу в соответствии со статьей 22 настоящего Соглашения.

Статья 18

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 по дипломатическим каналам.

2. Если Договаривающиеся стороны не смогут достигнуть урегулирования путем переговоров по запросу любой Договаривающейся стороны спор может быть передан в арбитражный суд из трех арбитров, один из которых назначается каждой Договаривающейся стороной, а третий назначается двумя арбитрами, назначенными Договаривающимися сторонами. Каждая Договаривающаяся сторона назначает своего арбитра в течение 60 (шестьдесят) календарных дней с даты получения одной Договаривающейся стороной от другой Договаривающейся стороны уведомления по дипломатическим каналам с запросом о разрешении спора в арбитражном суде. Третий арбитр назначается в течение следующих 60 (шестьдесят) календарных дней с момента назначения второго арбитра. Третий арбитр является гражданином другого государства, действует в качестве председателя арбитражного суда и определяет место проведения арбитража. В случае, если какая-либо из Договаривающихся сторон не назначит арбитра в установленный срок, любая из Договаривающихся сторон может обратиться к председателю Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить арбитра или арбитров, в зависимости от случая. В таком случае третий арбитр должен являться гражданином третьего государства и действовать в качестве председателя арбитражного суда.

3. Договаривающиеся стороны обязуются соблюдать любое решение, принятое председателем арбитражного суда, в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. Каждая Договаривающаяся сторона оплачивает расходы и вознаграждения, необходимые ее арбитру; гонорар третьего арбитра и необходимые для него расходы, а также расходы, связанные с деятельностью арбитража, распределяются между Договаривающимися сторонами поровну.

Статья 19

Регистрации

Настоящее Соглашение, включая любые последующие изменения в него, должны быть зарегистрировано в Международной организации гражданской авиации.

Статья 20

Многосторонние международные договоры

В случае заключения обеими Договаривающимися сторонами многостороннего международного договора по вопросам, регулируемым настоящим Соглашением, после его вступления в силу указанные Договаривающиеся стороны проводят консультации с целью определения целесообразности пересмотра Соглашения в целях соответствия положениям такого многостороннего международного договора.

Статья 21

Прекращение действия

Каждая Договаривающаяся сторона может в любой момент уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 (двенадцать) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся стороной если только уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся стороной будет считаться, что уведомление получено ею через 14 (четырнадцать) календарных дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 22

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу в первый день второго месяца с даты получения по дипломатическим каналам последнего из уведомлений Договаривающихся сторон о выполнении внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

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

Совершено в городе _____ " __ " _____ 20__ года в двух экземплярах, каждый на казахском, испанском, русском и английском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

За Правительство
Республики Казахстан

За Правительство
Королевства Испания

Приложение к Соглашению
между Правительством
Республики Казахстан и
Правительством Королевства
Испания о воздушном сообщении

Раздел I

Таблица маршрутов

Маршруты, эксплуатируемые в оба направления, для авиапредприятий, назначенных Республикой Казахстан:

пункты в Республике Казахстан – промежуточные пункты – пункты в Королевстве Испания – пункты за пределами.

Маршруты, эксплуатируемые в оба направления, для авиапредприятий, назначенных Королевством Испания:

пункты в Королевстве Испания – промежуточные пункты – пункты в Республике Казахстан – пункты за пределами.

Общие примечания:

1. Назначенные авиапредприятия могут изменить порядок или пропустить один или несколько пунктов на линиях, указанных в пунктах 1 и 2 настоящего приложения, полностью или частично на своих линиях при условии, что полеты начинаются или заканчиваются на территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие.

2. Использование права 5-й степени свободы воздуха может быть согласовано между авиационными властями обеих Договаривающихся сторон в Техническом соглашении.

3. Пункты на территории Республики Казахстан и на территории Королевства Испания, указанные в разделе I настоящего приложения, а также промежуточные пункты и пункты за пределами, установленные по обоим маршрутам, подлежащие эксплуатации без 5-й степени свободы воздуха, должны быть согласованы авиационными властями обеих Договаривающихся сторон в Техническом соглашении.

4. Назначенные авиапредприятия каждой из Договаривающихся сторон могут свободно выбирать между пунктами, обусловленными заранее авиационными властями, и уведомлять о своих полетах авиационные власти обеих Договаривающихся сторон за 30 календарных дней до запуска полета. Таким образом, утвержденные пункты заранее могут быть заменены.