



## **О ратификации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении**

Закон Республики Казахстан от 21 января 2022 года № 103-VII ЗРК.

Ратифицировать Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении, совершенное в Нур-Султане 30 декабря 2019 года.

*Президент Республики Казахстан*

*К. ТОКАЕВ*

### **СОГЛАШЕНИЕ**

### **МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

**(Вступило в силу 15 марта 2022 года, Бюллетень международных договоров РК 2022 г., № 3, ст. 9)**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Соединенных Штатов Америки (именуемые в дальнейшем "Сторонами");

желая укреплять международную авиационную систему, основанную на конкуренции между авиапредприятиями на рынке с минимальным вмешательством и регулированием со стороны правительства;

желая сделать возможным авиапредприятиям предоставлять пассажирам и грузоотправителям разнообразные варианты обслуживания и желая побудить отдельные авиапредприятия к развитию и применению новаторского и конкурентоспособного ценообразования;

желая способствовать расширению возможностей международных воздушных сообщений;

желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности международных воздушных сообщений и вновь заявляя об их серьезной обеспокоенности по поводу актов или угроз, направленных против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности людей или имущество, негативно сказываются на осуществлении воздушных перевозок и подрывают общественную уверенность в безопасности гражданской авиации; и

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в Чикаго 7 декабря 1944 года;

согласились о нижеследующем:

#### **Статья 1**

#### **Определения**

В целях настоящего Соглашения, если иное не предусмотрено:

1. Термин "Авиационные власти" означает, в отношении Республики Казахстан Министерство индустрии и инфраструктурного развития или любое лицо или ведомство, уполномоченное осуществлять функции, которые выполняются Министерством индустрии и инфраструктурного развития и в отношении Соединенных Штатов означает Департамент транспорта.

2. Термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение и любые поправки к нему.

3. Термин "Воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, регулярную или чартерно, за вознаграждение или по найму.

4. Термин "Авиапредприятие Стороны" означает авиапредприятие, которое получило сертификат эксплуатанта (СЭ) от авиационных властей и имеет основное место деятельности на территории этой Стороны.

5. Термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, принятую в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает:

а. любую поправку, вступившую в силу в соответствии со статьей 94 (а) Конвенции и ратифицированную обеими Сторонами; и

б. любое Приложение или любую поправку к ней, принятые в соответствии со статьей 90 Конвенции, в той мере, в которой такое приложение или поправка имеют юридическую силу для обеих сторон в любое время.

6. Термин "Полная стоимость" означает стоимость предоставления услуги плюс разумная плата за административные издержки.

7. Термин "Международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, осуществляемую через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.

8. Термин "Цена" означает любую плату, ставку или сбор за перевозку пассажиров, багажа или груза (за исключением почты) при выполнении воздушной перевозки, включая связанную с международной воздушной перевозкой наземную перевозку, назначаемые авиапредприятиями, в том числе их агентами, а также условия, определяющие наличие такой платы, ставки или сбора.

9. Термин "Остановка с некоммерческими целями" означает посадку с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, багажа, груза или почты при выполнении воздушной перевозки.

10. Термин "Территория" означает сухопутные территории, внутренние воды и территориальное море под суверенитетом Стороны; и

11. Термин "Сбор с пользователей" означает сбор, взимаемый с авиапредприятий за предоставление аэропортовых и аэронавигационных средств и услуг, а также средств и

услуг по авиационной безопасности и охране окружающей среды в районе аэропорта, включая соответствующие услуги или средства.

## **Статья 2**

### **Предоставление прав**

1. Каждая Сторона предоставляет другой Стороне следующие права для выполнения международных воздушных перевозок авиапредприятиями другой Стороны:

- a. право осуществлять полет через свою территорию без посадки;
- b. право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;
- c. право осуществлять международные воздушные перевозки между пунктами на следующих маршрутах:

(i) для авиапредприятий Казахстана из пунктов, расположенных за пределами Казахстана, через Казахстан и промежуточные пункты в любой пункт или пункты Соединенных Штатов Америки и дальнейшие пункты, а также для: чисто-грузовых перевозок, между Соединенными Штатами Америки и любым пунктом или пунктами;

(ii) для авиапредприятий Соединенных Штатов Америки из пунктов, расположенных за пределами Соединенных Штатов Америки через Соединенные Штаты Америки и промежуточные пункты в любой пункт или пункты Казахстана и дальнейшие пункты, а также для чисто-грузовых перевозок между Казахстаном и любым пунктом или пунктами; а также

- d. иные права, предусмотренные в настоящем Соглашении.

2. Каждое авиапредприятие Стороны может на любых или всех рейсах и по своему усмотрению:

- a. осуществлять рейсы в любом одном или обоих направлениях;
- b. комбинировать различные номера рейсов в рамках полета одного воздушного судна;
- c. обслуживать пункты за пределами, промежуточные и дальнейшие пункты и пункты на территориях Сторон в любом сочетании и любом порядке;
- d. отменять остановки в любом пункте или пунктах;
- e. передавать перевозку с любого из своих воздушных судов на любое другое его воздушное судно в любом пункте;
- f. обслуживать пункты за пределами любого пункта на своей территории с или без смены воздушного судна или номера рейса, а также предлагать и рекламировать такие услуги для общественности как прямые рейсы;
- g. делать стоповер в любых пунктах как в пределах, так и за пределами территории любой Стороны;
- h. перевозить транзитную загрузку через территорию другой Стороны; а также

i. объединять загрузку на одном и том же воздушном судне независимо от того, где берет начало эта перевозка;

без ограничений по направлению или географических ограничений и без потери какого-либо права на выполнение перевозок согласно данному Соглашению при условии, что за исключением чисто-грузовых перевозок, перевозкой является часть услуги, которая обслуживает пункт, расположенный на территории государства регистрации авиапредприятия.

3. На любом участке или участках маршрутов выше, любое авиапредприятие Стороны может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что за исключением чисто-грузовых перевозок, в исходящем направлении перевозка за пределы такого пункта является продолжением перевозки с территории государства регистрации авиапредприятия и применительно к прибывающему направлению, перевозка на территорию государства регистрации авиапредприятия, является продолжением перевозки из данного пункта, находящегося за пределами.

4. Ничто в настоящей статье не считается как предоставление авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны прав принимать на борт на территории другой Стороны пассажиров, багаж, груз или почту, которые перевозятся за вознаграждение и следуют в другой пункт на территории, этой другой Стороны.

5. Любое авиапредприятие Стороны, выполняющее чартерные международные воздушные перевозки, начинающиеся на территории любой Стороны, будь-то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", может по своему усмотрению соблюдать законы, правила и нормы, касающиеся: чартерных перевозок, либо государства своей регистрации, либо другой Стороны. Если какая-либо Сторона применяет иные нормы, правила, положения, условия или ограничения в отношении одного или нескольких своих авиапредприятий или авиапредприятий других стран, каждое авиапредприятие другой Стороны подчиняется наименее ограничительным из таких требований. Ничто в этом пункте не ограничивает прав Стороны требовать от авиапредприятий обеих Сторон

выполнять требования, касающихся защиты пассажирских средств и прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями. За исключением правил защиты потребителей, упомянутых в этом пункте, ни одна Сторона не требует от авиапредприятия другой Стороны предъявлять в связи с перевозкой с территории этой другой Стороны или третьей страны в одном направлении или "туда и обратно" более уведомления о том, что оно соответствует применимым законам, правилам и нормам, упомянутым в этом пункте, или об освобождении от действия таких законов, правил или норм, предоставленном соответствующими авиационными властями.

## **Статья 3**

### **Разрешение**

Каждая Сторона после получения заявок от авиапредприятия другой Стороны по установленным форме и порядку, предписанным для выдачи эксплуатационного уполномочивания и технического разрешения, с минимальной процедурной задержкой дает соответствующие уполномочивания и разрешения при условии, что:

- a. преимущественное владение и фактический контроль над данным авиапредприятием принадлежат другой Стороне, гражданам этой Стороны или им обоим;
- b. авиапредприятие отвечает условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных перевозок Стороной, рассматривающей заявку или заявки; и
- c. другая Сторона обеспечивает и выполняет положения, изложенные в статьях 6 (Безопасность) и 7 (Авиационная безопасность).

## **Статья 4**

### **Аннулирование разрешения**

1. Каждая Сторона может отменить, приостановить, ограничить или наложить условия в отношении эксплуатационных уполномочиваний или технических разрешений авиапредприятия, в случаях, если:

- a. авиапредприятие не является авиапредприятием другой Стороны согласно статье 1(4);
- b. преимущественное владение и фактический контроль над данным авиапредприятием не принадлежат другой Стороне, гражданам этой Стороны или им обоим; либо
- c. данное авиапредприятие не обеспечило соблюдение законов и правил, упомянутых в статье 5 (Применение законов) настоящего Соглашения.

2. За исключением случаев, когда немедленные действия необходимы для предотвращения дальнейшего несоблюдения подпункта 1с настоящей статьи, то права, установленные настоящей статьей, осуществляются только после проведения консультаций с другой Стороной.

3. Настоящая статья не ограничивает права любой из Сторон отказывать, отзываться, приостанавливать, ограничивать или наложить условия в отношении эксплуатационного уполномочивания или технического разрешения авиапредприятия или авиапредприятий другой Стороны в соответствии с положениями статей 6 (Безопасность) и 7 (Авиационная безопасность).

## **Статья 5**

### **Применение законов**

1. Законы и правила одной. Стороны, относящиеся к допуску на ее территорию или убытию с ее территории воздушных судов, вовлеченных в международную воздушную навигацию, или к эксплуатации и навигации такого воздушного судна во время нахождения в пределах ее территории, соблюдаются такими воздушными судами при въезде, выезде и в период пребывания в пределах территории данной Стороны.

2. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила касательно допуска на ее территорию или убытия с ее территории пассажиров, экипажей и груза на воздушном судне (включая правила, касающиеся въезда, оформления, авиационной безопасности, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, или почтовые правила в случае перевозки почты) соблюдаются такими пассажирами, экипажами или от их имени, или в отношении груза авиапредприятий другой Стороны.

## **Статья 6**

### **Безопасность**

1. Каждая Сторона признает действительным для целей выполнения воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением, удостоверения годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которые признаны действительными другой Стороной и которые остаются в силе, при условии что требования к таким удостоверениям и свидетельствам, по крайней мере, равны минимальным стандартам, которые могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией. Каждая Сторона, однако, может отказаться признавать как действительные для целей выполнения полетов над ее собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные ее гражданам или признанные действительными для них другой Стороной.

2. Каждая Сторона может обратиться с просьбой о проведении консультаций относительно стандартов безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной касательно аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и эксплуатации авиапредприятий другой Стороны. Если в результате таких консультаций одна Сторона обнаруживает, что другая Сторона не обеспечивает эффективного соблюдения и применения норм и требований безопасности полетов в данных областях, которые по крайней мере равны минимальным стандартам, которые могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией, другая Сторона уведомляется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения минимальных стандартов, и другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия. Каждая Сторона сохраняет за собой право отказывать, отменять, приостанавливать, ограничивать или налагать условия в отношении эксплуатационных уполномочиваний или технических разрешений авиапредприятия или авиапредприятий

другой Стороны в случае, если другая Сторона не предпримет такие соответствующие корректирующие действия в разумные сроки, а также предпринять немедленные действия до консультаций в отношении этого авиапредприятия или авиапредприятий, если другая Сторона не применяет и не соблюдает вышеупомянутые стандарты, и немедленные действия необходимы для предотвращения дальнейшего несоблюдения.

## **Статья 7**

### **Авиационная безопасность**

1. Стороны подтверждают, что взятое ими обязательство по отношению друг к другу защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, заключенной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, заключенной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, заключенной в Монреале 23 сентября 1971 года, и 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, заключенного в Монреале 24 февраля 1988 года.

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

3. Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии со стандартами и соответствующей рекомендуемой практикой авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации, именуемыми приложениями к Конвенции; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место пребывания которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Сторона соглашается соблюдать положения по безопасности, требуемые другой Стороной при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этой другой Стороны, и применять надлежащие меры для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, и их багажа и ручной клади, а также груза и

бортприпасов до и во время посадки или погрузки на борт. Каждая Сторона также положительно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. В случаях возникновения инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным: захватом воздушного судна или другими незаконными актами, направленными против безопасности пассажиров, экипажей, воздушных судов, аэропортов или аэронавигационных средств, Стороны оказывают друг другу помощь путем облегчения взаимосвязи и принятия других надлежащих мер с целью быстрого и : благополучного прекращения такого инцидента или устранения его угрозы.

6. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти этой Стороны могут запросить немедленные консультации с авиационными властями другой Стороны. Недостижение удовлетворительного соглашения в течение 15 дней с даты такого запроса является основанием для отказа в выдаче, отзыве, приостановлении, ограничении или наложении условия в отношении эксплуатационных уполномочиваний и технических разрешений авиапредприятия или авиапредприятий этой Стороны. В случае чрезвычайной ситуации Сторона может принять временные меры до истечения 15 дней.

## **Статья 8**

### **Коммерческие возможности**

1. Авиапредприятия каждой Стороны имеют право учредить представительства на территории другой Стороны для рекламирования и продажи воздушных перевозок.

2. Авиапредприятия каждой Стороны имеют право в соответствии с законами и положениями другой Стороны, касающимися въезда, проживания и найма, доставлять на территорию другой Стороны и содержать на ней административных, торговых, технических, эксплуатационных и других специалистов, необходимых для обеспечения воздушных, перевозок.

3. Каждое авиапредприятие имеет право самостоятельно осуществлять наземное обслуживание ("самообслуживание") на территории другой Стороны или по усмотрению авиапредприятия выбирать среди конкурирующих агентов для предоставления таких услуг полностью или частично. Права подвергаются только физическим ограничениям, связанным с соображениями безопасности аэропорта. Если такие соображения исключают самообслуживание, наземные службы предоставляются на равной основе всем авиапредприятиям; сборы основываются на стоимости предоставляемых услуг; и такие услуги являются сравнимыми с видом и качеством услуг, как и если бы самообслуживание было возможным.

4. Авиапредприятие Стороны может осуществлять продажу воздушных перевозок на территории другой Стороны непосредственно и по усмотрению авиапредприятия



через своих агентов, за исключением случаев, когда это может быть конкретно предусмотрено правилами чартерных перевозок страны, в которой начинается чартерная перевозка, касающимися защиты пассажирских средств и нрав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями. Каждое авиапредприятие имеет право продавать такую перевозку, и любое лицо имеет право приобретать такую перевозку в валюте этой территории или в свободно конвертируемой валюте.

5. Каждое авиапредприятие имеет право переводить и перечислять в свою страну и, за исключением случаев, когда это противоречит общеприменимому законодательству или регулированию, в любую другую страну или страны по своему выбору, по требованию, местные доходы, сумма которых превышает местные расходы. Перевод и перечисление разрешаются незамедлительно, без ограничений или налогообложений в отношении них по обменному курсу, который применяется к текущим операциям и переводам в день, когда авиакомпания инициирует заявку на перевод.

6. Авиапредприятиям каждой Стороны разрешается оплачивать местные расходы, включая закупки топлива, на территории другой Стороны в местной валюте. По своему усмотрению авиапредприятия каждой Стороны могут оплачивать такие расходы на территории другой Стороны в свободно конвертируемых валютах в соответствии с местными валютными правилами.

7. Осуществляя или предлагая уполномоченные услуги в соответствии с настоящим Соглашением, любое авиапредприятие одной Стороны может заключать совместные маркетинговые соглашения, касающиеся, например, блок-места, код-шера или соглашения об аренде, с:

- a. авиапредприятием или авиапредприятиями любой из Сторон;
- b. авиапредприятием или авиапредприятиями третьей страны; и
- c. наземным перевозчиком любой страны;

при условии, что все участники таких соглашений (i) имеют соответствующие полномочия (ii) и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.

8. Авиапредприятиям и косвенным поставщикам грузовой перевозки обеих Сторон разрешается без ограничений использовать в связи с международной воздушной перевозкой любое средство наземного транспорта для перевозки груза в любые пункты или из любых пунктов на территориях Сторон или в третьих странах, включая, перевозку во все аэропорты и из всех аэропортов, в которых имеются таможенные органы, и на перевозку груза, находящегося на таможенном складе, согласно применимым законам и правилам. Такой груз, вне зависимости от того, перевозится он наземным транспортом или воздушным, допускается к таможенному оформлению и таможенным средствам в аэропорту. Авиапредприятия могут выбрать выполнение наземной перевозки самостоятельно или обеспечивать ее посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземную перевозку, осуществляемую другими авиапредприятиями и косвенными поставщиками грузовой

воздушной перевозки. Такие смешанные грузовые услуги могут предлагаться по единой общей цене, за объединенную воздушную и наземную перевозку, при условии, что грузоотправители не вводятся в заблуждение относительно фактов, касающихся таковой перевозки.

## **Статья 9**

### **Таможенные пошлины и сборы**

1. При прибытии на территорию одной Стороны воздушные суда, осуществляющие международные воздушные перевозки авиапредприятиями другой Стороны, их штатное оборудование, наземное оборудование, топливо, смазочные материалы, расходные технические материалы, запасные части (включая двигатели), авиационные запасы (включая, но не ограничиваясь такими предметами, как продукты питания, напитки и спиртные напитки, табачные изделия и другие продукты, предназначенные для продажи или использования пассажирами в ограниченных количествах во время полета) и другие предметы, предназначенные или используемые исключительно для эксплуатации или обслуживания воздушного судна, выполняющего международные воздушные перевозки, освобождаются на основе взаимности от всех ограничений на импорт, налогов на собственность и налогов на капитал, таможенных пошлин, акцизов и аналогичных платежей и сборов, которые (а) устанавливаются государственными органами, и (б) не основаны на стоимости предоставляемых услуг, при условии, что такое оборудование и материалы остаются на борту воздушного судна.

2. На основе взаимности также освобождаются от налогов, взиманий, пошлин, платежей и сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, за исключением сборов на основе стоимости предоставляемых услуг:

a. авиационные запасы, ввозимые или поставляемые на территории Стороны и принимаемые на борт в разумных пределах для использования на вылетающих воздушных судах авиапредприятий другой Стороны, осуществляющих международные воздушные перевозки, даже если эти запасы будут использоваться на части пути, совершаемого в пределах территории Стороны, на которой они принимаются на борт;

b. наземное оборудование и: запасные части (включая двигатели), ввозимые на территорию Стороны для обслуживания, поддержания или ремонта воздушных судов авиапредприятий другой Стороны, осуществляющих международные воздушные перевозки;

c. топливо, смазочные материалы и расходные технические материалы, ввозимые или поставляемые на территорию Стороны для использования в воздушном судне авиапредприятия другой Стороны, осуществляющего международные воздушные перевозки, даже если эти материалы будут использоваться на части пути, совершаемого в пределах территории Стороны, на которой они принимаются на борт; и

d. информационные и рекламные материалы, ввозимые или поставляемые на территорию Стороны и принимаемые на борт в разумных пределах для использования на вылетающих воздушных судах авиапредприятия другой Стороны, осуществляющего международные воздушные перевозки, даже если эти материалы будут использоваться на части пути, совершаемого в пределах территории Стороны, на которой они принимаются на борт.

3. Может потребоваться хранение оборудования и материалов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи под надзором или контролем соответствующих властей

4. Освобождения, предусмотренные настоящей статьей, также предоставляются в тех случаях, когда авиапредприятия одной Стороны заключили договор с другим авиапредприятием, которое аналогичным образом пользуется такими освобождениями у другой Стороны, за предоставление взаем или перевод на территории другой Стороны предметов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

## **Статья 10**

### **Сборы с пользователей**

1. Сборы с пользователей, которыми компетентные власти или органы, взимающие сборы, каждой Стороны могут облагать авиапредприятия другой Стороны, являются справедливыми и умеренными, не носят неоправданно дискриминационный характер и справедливо распределяются между различными категориями пользователей. В любом случае авиапредприятия другой Стороны облагаются любыми такими: сборами на условиях, которые не менее благоприятны, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому другому авиапредприятию на момент обложения сборами.

2. Сборы с пользователей, которыми облагаются авиапредприятия другой Стороны, могут отражать, но не превышают полную стоимость для компетентных властей или органов, взимающих сборы, предоставления соответствующих аэропортовых и аэронавигационных средств и услуг, а также средств и услуг по авиационной безопасности и охране окружающей среды в районе аэропорта или в рамках аэропортовой системы. Такие сборы могут включать разумный доход на активы за вычетом амортизации. Средства и службы, за обеспечение которыми, взимаются сборы, предоставляются на эффективной и экономичной основе.

3. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций между компетентными властями или органами, взимающие сборы на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися средствами, и Службами, и поощряет компетентные власти или органы, взимающие сборы, и авиапредприятия обмениваться такой информацией" которая может быть необходима для точной проверки обоснованности сборов на соответствие с принципами, в пунктах 1 и 2 этой статьи. Каждая Сторона поощряет компетентные власти, взимающие сборы, своевременно уведомлять пользователей о

любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей, чтобы пользователи, имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений.

4. При осуществлении процедур разрешения споров в соответствии со статьей 14 ни одна из Сторон не считается нарушившей какого-либо положения настоящей статьи, если: (а) она провела в течение разумного периода времени пересмотр сбора или практики, являющихся предметом жалобы, поданной другой Стороной; или (b) после такого пересмотра она приняла все имеющиеся в ее распоряжении меры к исправлению любого сбора или любой практики, несовместимых с настоящей статьей.

## **Статья 11**

### **Добросовестная конкуренция**

1. Каждая Сторона предоставляет авиапредприятиям обеих Сторон справедливую и равную возможность конкурировать в предоставляемых международных воздушных перевозках, регулируемых настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона разрешает каждому авиапредприятию определять предлагаемую им частоту и емкость международных воздушных перевозок, исходя из коммерческих соображений на рынке. В соответствии с данным правом ни одна из Сторон не вводит в одностороннем порядке ограничения на объем перевозок, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых авиапредприятиями другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с окружающей средой, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции.

3. Ни одна из Сторон не вводит для авиапредприятий другой Стороны требование о праве первого отказа, о норме загрузки, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок.

4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятия другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в настоящем Соглашении. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она сводит к минимуму требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и авиапредприятия другой Стороны.

## **Статья 12**

### **Ценообразование**

1. Каждая Сторона позволяет авиапредприятиям обеих Сторон устанавливать цены на воздушные перевозки на основании коммерческих соображений на рынке.

2. Цены на международную воздушную перевозку между территориями Сторон не требуются к представлению. Несмотря на вышесказанное, авиапредприятия Сторон предоставляют после получения просьбы незамедлительный доступ к информации о прошлых, действующих и предлагаемых ценах авиационным властям Сторон, используя способ и формат, приемлемые для авиационных властей.

## **Статья 13**

### **Консультации**

Каждая Сторона может в любое время запросить проведение консультаций относительно настоящего Соглашения. Такие консультации начинаются в ближайшее возможное время, но не позднее 60-ти дней с даты получения другой Стороной просьбы, если Стороны не договорятся иначе.

## **Статья 14**

### **Урегулирование споров**

1. Любой спор, возникающий в рамках настоящего Соглашения, за исключением тех, которые могут возникнуть в рамках статьи 12 (Ценообразование), который не разрешается в течение 30 дней с даты, установленной для консультаций согласно просьбе о проведении консультаций в соответствии со статьей 13, может быть передан, по соглашению Сторон для принятия решения определенному лицу или органу. Если Стороны не согласны с этим, любая из Сторон может передать письменное уведомление другой Стороне по дипломатическим каналам о том, что она просит передать спор в арбитраж.

2. Арбитраж осуществляется третейским судом в составе трех арбитров, который образован следующим образом:

а) в течение 30 дней после получения просьбы об арбитражном разбирательстве каждая Сторона назначает одного арбитра. В течение 60 дней после назначения этих двух арбитров они назначают по договоренности третьего арбитра, который действует в качестве председателя третейского суда;

б) если какая-либо Сторона не назначает арбитра или если третий арбитр не назначен в соответствии с подпунктом а) настоящего пункта, любая из Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимого арбитра или арбитров в течение 30 дней. Если Президент Совета имеет гражданство одной из Сторон, самый старший из Вице-президентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение.

3. Третейский суд вправе принять решение о рамках своей компетенции по этому Соглашению и, за исключением, когда согласовано иное, устанавливает свои правила процедуры. После образования третейский суд может по просьбе любой из Сторон рекомендовать временные меры по оказанию помощи до вынесения своего окончательного решения. Если какая-либо из Сторон потребует этого или же третейский суд сочтет это целесообразным, не позднее, чем через 15 дней после полного формирования третейского суда проводится совещание для точного определения выносимых на арбитраж вопросов, и конкретных процедур, подлежащих применению.

4. За исключением случаев, когда иное согласовано или предусмотрено постановлением третейского суда, исковое заявление представляется в течение 45 дней с момента полного формирования третейского суда, а возражение по иску представляется через 60 дней после этого. Любой ответ заявителя представляется в течение 30 дней с момента представления возражения по иску. Любой ответ истца представляется в течение 30 дней после этого. Если какая-либо из Сторон попросит этого или же третейский суд сочтет это уместным, третейский суд проводит слушание в течение 45 дней после истечения срока последнего из ответов.

5. Третейский суд стремится вынести письменное решение в течение 30 дней по завершении слушания или, если слушание не проводится, после представления последнего ответа. Решение, принятое большинством в третейском суде, имеет преимущественную силу.

6. Стороны могут подать просьбу о разъяснении решения в течение 15 дней после его вынесения, и любое разъяснение дается в течение 15 дней после обращения с такой просьбой.

7. Каждая Сторона в той степени, в какой это совместимо с ее государственным законодательством, придает полную юридическую силу любому решению или постановлению третейского суда.

8. Расходы на третейский суд, включая сборы и издержки арбитров, делятся поровну между Сторонами. Любые расходы, понесенные Президентом Совета Международной организации гражданской авиации в связи с процедурами пункта 2b) настоящей статьи, считаются частью расходов на третейский суд.

## **Статья 15**

### **Прекращение действия**

Каждая Сторона может в любое время направить другой Стороне письменное уведомление о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление направляется одновременно в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекращает действовать в полночь (по месту получения уведомления другой Стороной) в конце транспортного сезона

Международной организации воздушного транспорта (ИАТА), действующего в течение одного года после даты письменного уведомления о прекращении, за исключением случаев, когда уведомление отозвано по соглашению Сторон до конца этого срока.

## **Статья 16**

### **Регистрация в ИКАО**

Настоящее Соглашение и любая поправка к нему регистрируются в Международной организации гражданской авиации.

## **Статья 17**

### **Вступление в силу**

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последней ноты в обмене дипломатическими нотами между Сторонами, подтверждающей, что все необходимые внутригосударственные процедуры для вступления в силу данного Соглашения были выполнены.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в городе Нур-Султане 30 декабря 2019 года в двух подлинных экземплярах на казахском, русском и английском языках, все тексты имеют одинаковую силу.

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ
--	--