Проект

*Приложение*

*к распоряжению Правительства Кыргызской Республики*

*№\_\_\_\_от «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2017г.*

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ  
о воздушном сообщении.

Правительство Кыргызской Республики и Правительство \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, в дальнейшем именуемые как Договаривающиеся стороны,

желая содействовать развитию воздушного сообщения между Кыргызской Республикой и \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, содействовать в максимально возможной степени международному сотрудничеству в этой области,

желая применить в этих сообщениях принципы и положения Конвенции о международной гражданской авиации и Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях, открытых для подписания в городе Чикаго 7 декабря 1944 года,

договорились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

1. Для целей настоящего Соглашения, если в тексте не требуется иного:

a) термин **"Конвенция"** означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытой для подписания в городе Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает любое приложение, принятое в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любые поправки к приложениям или Конвенции в соответствии со статьями 90 и 94, в той мере, в какой такие приложения и поправки были приняты обеими Договаривающимися сторонами;

b) термин **"Соглашение"** означает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые изменения в Соглашение или к приложению;

c) термин **"договорные линии"** означает регулярные воздушные перевозки по указанным в приложении к данному Соглашению маршрутам для перевозки пассажиров, груза и почты в соответствии с согласованными объемами;

d) термин **"авиационные власти"** означает в случае с Кыргызской Республикой - Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики, в случае \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, или в обоих случаях - любое другое лицо или учреждение, уполномоченные на осуществление функций, осуществляемых в настоящее время этими органами;

e) термин **"воздушная перевозка"** означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;

f) термин **"назначенная авиакомпания"** означает любую авиакомпанию, которая назначается в письменной форме одной из Договаривающихся сторон, другой Договаривающейся стороне в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения, как авиакомпания, которая выполняет воздушные перевозки по согласованным маршрутам в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения;

g) термины **"территория", "воздушное сообщение", "международные воздушные сообщения", "остановка с некоммерческими целями" и "авиакомпания"** для целей настоящего Соглашения имеют смысл, изложенный в статьях 2 и 96 Конвенции;

h) термин **"емкость"** означает:

(i) в отношении воздушных судов - загрузку данного воздушного судна на маршруте или части маршрута;

(ii) в отношении указанного воздушного судна - емкость воздушных судов, используемых в таких услугах, умноженную на частоту выполнения полетов таких воздушных судов в течение определенного периода времени на маршруте или части маршрута;

i) термин **"тариф"** означает плату за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также условия, при которых эти цены применяются, в том числе цены и условия для агентств и других вспомогательных служб, за исключением вознаграждения и условия для перевозки почты;

j) термин**" сбор с пользователей"** означает сборы, взимаемые с авиакомпаний за предоставление аэропортового имущества, аэронавигационных средств или служб авиационной безопасности, или оборудований.

2. Приложение к настоящему Соглашению является его неотъемлемой частью.

Статья 2. Предоставление прав

1. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другой Договаривающейся стороне права, предусмотренные в настоящем Соглашении, с тем, чтобы позволить своей назначенной авиакомпании(ям) установить и эксплуатировать международные воздушные сообщения по маршрутам, указанным в соответствующем разделе для них в расписании (далее именуемые как "договорные линии" и "установленные маршруты", соответственно).

2. В соответствии с положениями настоящего Соглашения назначенная авиакомпания(ии) каждой Договаривающейся стороны при эксплуатации договорных линий на установленных маршрутах обладает следующими правами:

a) выполнять полет без посадки через территорию другой Договаривающейся стороны;

b) делать остановки на указанной территории с некоммерческими целями, и;

c) делать остановки на указанной территории в пункте или в пунктах, указанных для данного маршрута в расписании, с целью принятия на борт и выгрузки международной загрузки пассажиров, почты и груза;

d) иными правами, указанными в настоящем Соглашении.

3. Ничто в пункте (1) настоящей статьи не рассматривается как предоставление назначенной авиакомпании (ям) одной Договаривающейся стороны привилегий принятия на борт, на территории другой Договаривающейся стороны пассажиров, грузов и почты за плату или по найму, следующих в другой пункт на территорию другой Договаривающейся стороны.

Статья 3. Назначение и предоставление разрешения

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право назначить в письменной форме другой Договаривающейся стороне авиакомпании с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. Эксплуатация договорных линий по установленным маршрутам может быть начата в любое время, при условии, что:

a) Договаривающаяся сторона, которой предоставлены права, указанные в статье 2 настоящего Соглашения, назначила авиакомпанию или авиакомпании в письменной форме, и;

b) Договаривающаяся сторона, предоставившая эти права, уполномочила назначенную авиакомпанию(ии) на выполнение воздушных перевозок.

3. Договаривающаяся сторона, предоставляющая эти права, с учетом положений пунктов (3), (4) и (5) настоящей статьи, с минимальной процедурной задержкой предоставляет разрешение на эксплуатацию договорных линий, при условии, что тариф в отношении согласованных услуг будет установлен в соответствии с положениями статьи 13 настоящего Соглашения.

4. Назначенные авиакомпании обеих Договаривающихся сторон обязуются соблюдать нормы статей 14 и 15 настоящего Соглашения.

5. Назначенные авиакомпании каждой из Договаривающихся сторон могут потребовать от назначенной авиакомпании другой Договаривающейся стороны доказательства того, что она способна выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этой Договаривающейся стороной при эксплуатации международных воздушных линий, в соответствии с положениями Конвенции.

6. Каждая Договаривающаяся сторона может приостановить выполнение прав, предусмотренных в статье 2 настоящего Соглашения, авиакомпаниями, назначенными другой Договаривающейся стороной, если такие авиакомпании при получении запроса не в состоянии доказать, что преимущественное владение и действительный контроль над такими авиакомпаниями осуществляется Договаривающейся стороной, назначившей авиакомпанию, или ее гражданами, или объединениями.

Статья 4. Аннулирование, ограничения и наложение условий

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право приостановить выполнение назначенной авиакомпанией(ями) другой Договаривающейся стороны прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, или наложить такие условия, которые она сочтет необходимыми, на авиакомпанию(ии), пользующуюся такими правами, если авиакомпания(ии) не соблюдает законов и правил Договаривающейся стороны, предоставляющей эти права, или иным образом не действует в соответствии с условиями, предусмотренными в настоящем Соглашении, при условии, если немедленное приостановление или наложение условий считается необходимым, в целях предотвращения дальнейшего нарушения законов или правил, или в интересах обеспечения безопасности полетов, такое право должно осуществляться только после консультаций с другой Договаривающейся стороной в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения.

2. В случае принятия мер к одной из Договаривающихся сторон согласно настоящей статье, другие права обеих Договаривающихся сторон не будут предвзятыми.

Статья 5. Сборы с пользователей аэропортов и аэропортовых средств

1. Каждая из Договаривающихся сторон может налагать и/или разрешить наложение справедливых и разумных сборов за пользование аэропортами и другими объектами, находящимися под их контролем.

2. Сборы, взимаемые на территории одной Договаривающейся стороны, за использование аэропортов и других аэронавигационных средств воздушными судами назначенной авиакомпанией(ями) другой Договаривающейся стороны не должны быть выше, чем те сборы, которыми облагаются воздушные суда национальной авиакомпании(ий), участвующие в подобных международных авиаперевозках.

Статья 6. Освобождения от уплаты таможенных пошлин и других сборов

1, Воздушные суда, эксплуатируемые на международных воздушных линиях назначенной авиакомпанией(ями) одной Договаривающейся стороны, а также оборудование, запасные части, топливо, смазочные материалы и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются от всех таможенных пошлин, инспекционных и других сборов и налогов, взимаемых при ввозе, вывозе или транзите, при прибытии на территорию другой Договаривающейся стороны, если такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна до тех пор, пока они не будут реэкспортированы.

2. Поставки топлива, смазочных материалов, запасных частей, оборудования и бортприпасов, представляемые на территории каждой из Договаривающихся сторон или от имени назначенной авиакомпании(ий) другой Договаривающейся стороны, или принимаемые на борт воздушного судна, эксплуатируемого назначенной авиакомпанией(ями), и предназначенные исключительно для использования в эксплуатации международных воздушных линий, освобождаются от всех государственных пошлин и сборов, в том числе таможенных пошлин и инспекторских сборов, введенных на территории первой Договаривающейся стороны, даже если эти поставки будут использоваться по частям в течение всего полета, выполняемого над территорией Договаривающейся стороны, в которой они приняты на борт. Материалы, упомянутые выше, могут быть помещены под таможенный надзор или контроль.

3. Комплектное бортовое оборудование, запасные части, материалы и запасы воздушного судна, а также горюче-смазочные материалы, находящиеся на борту воздушного судна одной Договаривающейся стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся стороны только с согласия таможенных органов этой Договаривающейся стороны, которая может потребовать, чтобы эти материалы были помещены под их контроль до тех пор, пока они не будут реэкспортированы или иным образомвыведены в соответствии с таможенными правилами.

4. Движимое имущество назначенной авиакомпании(ии) одной Договаривающейся стороны, таких, как офисное оборудование, канцелярские товары, проездные документы, включая авиабилеты, авианакладные, а также рекламные материалы и раздаточные изделия, ввозимые на территорию другой Договаривающейся стороны, освобождаются от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и других пошлин или налогов.

Статья 7. Финансовое обеспечение

Каждая Договаривающаяся сторона обязуется предоставлять назначенной авиакомпании другой Договаривающейся стороны право свободного перевода, по действующему курсу обмена валют, при превышении доходов над расходами (в том числе проценты по депозитам, ожидающие перевода), полученных на ее территории за счет перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов назначенной авиакомпанией или авиакомпаниями другой Договаривающейся стороны. В случае применения системы расчетов между Договаривающимися сторонами, регулируемой специальным соглашением, подобное соглашение должно быть принято.

Статья 8. Техническое и коммерческое представительство

1. Назначенная авиакомпания(ии) одной Договаривающейся стороны имеет право поддерживать свое собственное представительство на территории другой Договаривающейся стороны.

2. Назначенная авиакомпания(ии) одной Договаривающейся стороны может в соответствии с законами и правилами другой стороны, касающимися прибытия, проживания и трудоустройства, привлекать и поддерживать на территории другой Договаривающейся стороны управленческий, технический, эксплуатационный и другой персонал, необходимый для предоставления воздушного сообщения.

3. В случае назначения генерального агента или генерального агента по продажам, данный агент назначается в соответствии с действующими законами и правилами каждой Договаривающейся стороны.

4. В соответствии с национальными законами и правилами, действующими на территории каждой Договаривающейся стороны, каждая назначенная авиакомпания должна иметь право участвовать в продаже авиационных перевозок на территории другой Договаривающейся стороны через своих агентов, и любое лицо должно иметь возможность приобрести такие перевозки.

Статья 9. Правила прибытия и оформления

1. Законы, правила и нормативные акты, действующие на территории одной Договаривающейся стороны, в отношении въезда на территорию или выезда с территории ее пассажиров, экипажей, груза и почты воздушным судном (такие, как правила, касающиеся въезда, оформления, иммиграции, паспортного, таможенного и карантинного контроля), применяются к пассажирам, экипажам, грузам и почте воздушных судов назначенной авиакомпании другой Договаривающейся стороны, при прибытии на территорию первой Договаривающейся стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся стороны, касающиеся допуска на территорию, пребывания на территории или отбытия с ее территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации или эксплуатации и навигации таких воздушных судов, находящихся на его территории, должны применяться к воздушным судам обеих Договаривающихся сторон, без учета национальности, а также должны соблюдаться такими воздушными судами при прибытии или отбытии, или во время нахождения на территории Договаривающейся стороны.

3. Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие транзитом через территорию одной из Договаривающихся сторон, подлежат упрощенной форме таможенного и/или иммиграционного контроля. Багаж, груз и почта освобождаются от таможенных пошлин, инспекционных сборов и других национальных пошлин и сборов в случае прямого транзита.

Статья 10. Положения о вместимости

1. Назначенная авиакомпания(ии) каждой Договаривающейся стороны должна обладать справедливыми и равными возможностями при эксплуатации договорных линий по любому указанному маршруту между их соответствующими территориями в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения.

2. При эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения, назначенная авиакомпания(ии) любой Договаривающейся стороны учитывает интересы назначенной авиакомпании(ий) другой Договаривающейся стороны, с тем, чтобы не нанести ущерба воздушному сообщению, которое осуществляется последней авиакомпанией по всему маршруту или на части такого маршрута.

3. Договорные линии, предоставляемые назначенной авиакомпанией, должны быть утверждены, в качестве их основной цели, в предоставлении, при разумном факторе загрузки и при адекватной емкости, соответствовать действующим разумно прогнозируемым потребностям перевозки пассажиров, почты и грузов, прибывающих на территорию Договаривающейся стороны, назначившей авиакомпанию. Права назначенной авиакомпании(ий) любой Договаривающейся стороны на совершение посадки или высадки в пункте на территории другой Договаривающейся стороны при международной перевозке, следующей или прибывающей из третьих стран, должны соответствовать принципам, в которых такие перевозки носят вспомогательный характер, и емкость должна касаться:

a) требований по перевозке между территориями Договаривающейся стороны, назначившей авиакомпанию(ии), и пунктами на установленных маршрутах;

b) требований по перевозке в районах, через которые проходит полет авиакомпании, с учетом других авиаперевозок, осуществляемых авиакомпаниями государств, входящих в этот район, и;

c) требований по прямому выполнению полета авиакомпании.

4. Предоставляемая емкость, в том числе частота рейсов и типы воздушных судов, которые будут использованы назначенной авиакомпанией(ями) Договаривающихся сторон на договорных линиях, должны быть согласованы между авиационными властями.

Статья 11. Утверждение расписания рейсов

1. В соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения назначенные авиакомпании представляют авиационным властям Договаривающихся сторон, не позднее, чем за 30 (тридцать) дней до начала эксплуатации договорных линий, по установленным маршрутам, информацию о типе перевозок, типах воздушных судов, которые будут эксплуатироваться, а также расписание рейсов. Данное положение выполняется также при последующих изменениях, а также до начала каждого летнего и зимнего сезона расписания рейсов.

2. Авиационным властям, получающим такие расписания рейсов, необходимо, как правило, утвердить расписание или предложить внесение изменений в него. В любом случае, назначенные авиакомпании не начинают выполнение своих перевозок до тех пор, пока расписания не будут одобрены заинтересованными авиационными властями. Данное положение также применяется при последующих изменениях.

Статья 12. Предоставление информации и статистики

Авиационные власти каждой Договаривающейся стороны обеспечивают, по просьбе авиационных властей другой Договаривающейся стороны, такими периодическими или другими статистическими данными, которые могут быть разумно необходимы для рассмотрения возможностей, предоставляемых назначенной авиакомпанией(ями) первой Договаривающейся стороны, по установленным маршрутам в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения. Такие данные должны включать всю информацию, необходимую для определения объема осуществляемых перевозок.

Статья 13. Установление тарифов

1. Тарифы в отношении международных воздушных перевозок, осуществляемые на/с/через территории двух Договаривающихся сторон, устанавливаются назначенными авиакомпаниями на приемлемых уровнях, причем должное внимание уделяется всем соответствующим факторам, включая эксплуатационные расходы и приемлемую прибыль.

2. Тарифы, установленные в соответствии с пунктом (1), не требуются к применению назначенными авиакомпаниями одной Договаривающейся стороны со стороны авиационных властей другой Договаривающейся стороны. Но, несмотря на вышеизложенное, каждая Договаривающаяся сторона имеет право вмешаться, с тем, чтобы:

a) предотвратить применение необоснованных дискриминационных цен или практики;

b) защитить потребителей от цен, которые являются неоправданно высокими или ограничительными в связи со злоупотреблением доминирующим положением, и;

c) защитить авиакомпании от цен, которые искусственно занижены из-за субсидий и поддержек, или когда существуют доказательства устранения конкуренции.

3. Несмотря на вышеизложенное, назначенные авиакомпании одной Договаривающейся стороны предоставляют, по просьбе, авиационным властям другой Договаривающейся стороны информацию, касающуюся установления тарифов, в порядке и форме, определенными такими полномочными органами.

4. Без ущерба для положений пункта (3) настоящей статьи, авиационные власти каждой из Договаривающихся сторон могут не одобрить тарифы, представленные назначенными авиакомпаниями другой Договаривающейся стороны, которые, по мнению авиационных властей, подпадают под категории, установленные в пункте (2) настоящей статьи. В таком случае, заинтересованные авиационные власти:

а) должны отправить, как можно скорее, уведомление авиационным властям другой Договаривающейся стороны и соответствующей авиакомпании о несогласии, и не позднее, чем за 30 (тридцать) дней после даты уведомления или подачи спорного тарифа; и

b) могут запросить консультации в соответствии с процедурами, установленными в пункте (5) настоящей статьи. В случае, если обе авиационные власти достигли договоренности о принятии спорного тарифа в письменной форме, тариф должен считаться как одобренный.

5. Авиационные власти каждой Договаривающейся стороны могут запросить проведения консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся стороны с целью обсуждения любого тарифа, взимаемого авиакомпанией другой Договаривающейся стороны, за международные воздушные перевозки в/из страну(ы) первой Договаривающейся стороны, включая тарифы, касательно которых поступило уведомление о несогласии. Данные консультации должны проводиться не позднее чем через 15 (пятнадцать) дней после поступления запроса. Авиационные власти обеих Договаривающихся сторон должны сотрудничать в обеспечении необходимой информацией для обоснованного решения вопроса. Если соглашение будет достигнуто по отношению к тарифу, по которому поступило уведомление о несогласии, авиационные власти каждой Договаривающейся стороны должны приложить максимум усилий для вступления соглашение в силу. В случае отсутствия такой взаимной договоренности, будут продолжать действовать тарифы, существовавшие ранее.

Статья 14. Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций в отношении норм безопасности полетов, принятых другой Договаривающейся стороной, в любой области, касающейся экипажей, воздушных судов или их эксплуатации. Такие консультации проводятся в течение 30 (тридцать) дней после обращения с такой просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся сторона обнаруживает, что другая Договаривающаяся сторона не обеспечивает эффективной поддержки и управления нормами безопасности полетов в любой такой области, которые, по меньшей мере, равны минимальным стандартам, установленным к этому времени в соответствии с Конвенцией, тогда первая Договаривающаяся сторона уведомляет другую Договаривающуюся сторону об этих выводах и мерах, считающихся необходимыми в соответствии с теми минимальными стандартам, и о том, что другая Договаривающаяся сторона должна принять надлежащие корректировочные меры. Отказ другой Договаривающейся стороны принимать соответствующие меры в течение 15 (пятнадцать) дней или более длительного периода, который может быть согласован, является основанием для применения статьи 4 настоящего Соглашения.

3. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Конвенции, оговаривается, что любые воздушные суда, эксплуатируемые авиакомпанией или авиакомпаниями одной Договаривающейся стороны в полетах на/с территории другой Договаривающейся стороны, могут во время нахождения на территории другой Договаривающейся стороны быть подвергнутыми проверке уполномоченными представителями другой Договаривающейся стороны, на борту и с наружи воздушного судна, для проверки действительности документов воздушного судна и документов его экипажа, а также внешнего состояния воздушного судна и его оборудования (в настоящей Статье называющиеся "рамповой инспекцией"), при условии, что это не приведет к необоснованным задержкам.

4. Если проведение любой рамповой инспекции или серии рамповых инспекций приведет к:

a) серьезным опасениям того, что воздушное судно или эксплуатация воздушного судна не соответствуют минимальным стандартам, установленным к этому времени в соответствии с Конвенцией, или;

b) серьезным опасениям того, что отсутствие обеспечения эффективной поддержки и управления требованиями по обеспечению безопасности полетов, установленными к этому времени в соответствии с Конвенцией, тогда Договаривающаяся сторона, проводившая инспекцию, в целях статьи 33 Конвенции может сделать вывод о том, что требования, согласно которым был выдан или признан действительным сертификат или удостоверение в отношении этого воздушного судна или в отношении экипажа данного воздушного судна, или о том, что требования, в соответствии с которыми эксплуатируются воздушные суда, не равны или не превышают минимальных стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией.

5. В случае, если в соответствии с пунктом (3) настоящей статьи выше, в целях проведения рамповой инспекции воздушных судов, эксплуатируемых авиакомпанией(ями) одной Договаривающейся стороны представителем такой авиакомпании, ограничивается доступ на проведение такой инспекции, тогда другая Договаривающаяся сторона может сделать вывод о наличии серьезных проблем, упомянутых в пункте (4) настоящей статьи выше, которые дают основу для возникновения озабоченности и приводят к выводам, упомянутым в этом пункте.

6. Каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право немедленно приостановить или изменить действие эксплуатационного разрешения авиакомпании другой Договаривающейся стороны, в случае, если первая Договаривающаяся сторона приходит к выводу о том, в результате рамповой инспекции, ряда рамповых инспекций, отказа в доступе к проведению рамповой инспекции, консультаций или других необходимо принятие немедленных мер, необходимых для обеспечения безопасности полетов, выполняемых авиакомпанией.

7. Любые действия одной из Договаривающейся сторон в соответствии с пунктами (2) и (6) настоящей статьи выше прекращаются после того, как основание для принятия этих мер перестает существовать.

8. Сертификат летной годности, квалификационные сертификаты и удостоверения, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся сторон и остающиеся в силе, признаются действительными другой Договаривающейся стороной в целях эксплуатации воздушного сообщения, предусмотренного настоящим Соглашением, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие сертификаты и удостоверения были выданы или признаны действительными, равны или превышают минимальные стандарты, которые являются или могут быть установлены в соответствии с Конвенцией. Однако каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право отказаться признать, для выполнения полетов над своей собственной территорией, сертификаты о квалификации и удостоверения, выданные своим гражданам или признаваемые действительными для них другой Договаривающейся стороной или любым другим государством.

9. Если права или условия удостоверений или сертификатов, упомянутых в пункте (8) настоящей статьи выше, выданных авиационными властями одной Договаривающейся стороны любому лицу или назначенной авиакомпании(ям), или в отношении воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях по указанным маршрутам, отличаются от норм, установленных в соответствии с Конвенцией, и если это отличие будет представлено в Международную организацию гражданской авиации, авиационные власти другой Договаривающейся стороны могут запросить проведение консультаций в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения с авиационными властями этой Договаривающейся стороны в целях их удостоверения в том, что практика в вопросе является для них приемлемой. Если не удастся достичь удовлетворительного соглашения, тогда это послужит основанием для применения статьи 4 настоящего Соглашения.

Статья 15. Авиационная безопасность

1. Договаривающиеся стороны подтверждают, в соответствии с их правами и обязательствами по международному праву, что их 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, Договаривающиеся стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актов, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в городе Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в городе Гаага 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе снезаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в городе Монреаль 23 сентября 1971 года, дополняющего ее Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в городе Монреаль 24 февраля 1988 года, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанной в городе Монреаль 1 марта 1991 года, и любые другие конвенции по авиационной безопасности, к которым присоединились Договаривающиеся стороны.

2. Договаривающиеся 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 любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии со стандартами авиационной безопасности, в той мере, в которой они их применяют, и рекомендуемой практикой, установленной Международной организацией гражданской авиации, и именуемыми как приложения к Конвенции, и они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное пребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории, действовали в соответствии с такими положениями об авиационной безопасности. Каждая Договаривающаяся сторона уведомляет другую Договаривающуюся сторону о любых различиях между ее национальными правилами и практикой, и стандартами по авиационной безопасности в соответствии с Конвенцией. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время обратиться с просьбой о срочном проведении консультаций с другой Договаривающейся стороной для обсуждения таких различий.

4. Каждая Договаривающаяся сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов, для проверки пассажиров и их ручной клади, а также проводить надлежащую проверку экипажа, грузов (в том числе ручной клади) и бортприпасов до и во время посадки или погрузки, а также обеспечивает корректировку этих мер с учетом увеличения угрозы. Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что их назначенной авиакомпании (ям) может быть предъявлено требование о соблюдении положений об авиационной безопасности, упомянутых в пункте (3), необходимых для других Договаривающихся сторон, при прибытии, отбытии или во время пребывания на территории этой другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. В случае возникновения инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов и другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь путем облегчения взаимосвязи и принятия других соответствующих мер, направленных на прекращение, с целью быстрого прекращения такого инцидента или угрозы с минимальным риском для жизни.

6. Если Договаривающаяся сторона имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся сторона не соблюдает положений об авиационной безопасности, предусмотренных настоящей статьей, тогда первая Договаривающаяся сторона может потребовать проведение немедленных консультаций с другой Договаривающейся стороной. Эти консультации направляются на достижение соглашения о принятии мер, направленных на устранение непосредственных причин беспокойства и принятие стандартов безопасности в рамках ИКАО, о принятии необходимых мер по созданию надлежащих условий безопасности полетов.

7. Каждая Договаривающаяся сторона принимает такие меры, которые она считает надлежащими, с целью обеспечения того, что воздушные суда, подвергшиеся акту незаконного вмешательства или другим актам незаконного вмешательства, выполнившие посадку на его территории, были задержаны на месте, за исключением если его отбытие продиктовано наиглавнейшим образом необходимостью обязанности по защите человеческой жизни. По возможности, такие меры должны быть приняты на основе взаимных консультаций.

Статья 16. Консультации и изменения

1. С целью достижения более тесного сотрудничества и согласия во всех вопросах, относящихся к применению данного соглашения, обмен мнениями проводится по мере необходимости между авиационными властями Договаривающихся сторон.

2. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время запросить проведение консультаций с другой Договаривающейся стороной в целях внесения поправок в настоящее Соглашение или в расписание. Такие консультации начинаются в течение 60 (шестьдесят) дней с даты получения такого запроса. Любая поправка к настоящему Соглашению, согласованная в результате таких консультаций, утверждается каждой Договаривающейся стороной путем заключения Протокола о внесении изменений поправки в соответствии со своими конституционными процедурами и вступает в силу в день обмена дипломатическими нотами, указывающими на такое утверждение, однако может быть согласовано применение поправки временного согласия с даты принятия соглашения.

3. Любые поправки к Приложению к настоящему Соглашению могут быть согласованы непосредственно между авиационными властями Договаривающихся сторон. Такие поправки вступают в силу с даты их согласования.

Статья 17. Разрешение споров

1. В случае возникновения споров между Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, Договаривающиеся стороны, в первую очередь, стремятся урегулировать его путем переговоров между ними.

2. Если Договаривающиеся стороны не придут к урегулированию спора путем переговоров в течение 60 (шестьдесят) дней, тогда они должны передать спор на решение лица или органа, либо, по просьбе одной из Договаривающихся сторон, в Арбитражный суд.

Каждая Договаривающаяся сторона назначает арбитра, если одна из Договаривающихся сторон не назначила своего арбитра в течение 60 (шестьдесят) дней, такой арбитр назначается Президентом Совета Международной организации гражданской авиации по просьбе другой Договаривающейся стороны. Третий арбитр, который должен быть гражданином третьего государства и который будет председательствовать в арбитражном суде, назначается либо по соглашению между Договаривающимися сторонами, либо, если в течение 60 (шестьдесят) дней Договаривающиеся стороны не придут к соглашению, тогда - согласно назначению Президента Совета Международной организации гражданской авиации, по просьбе любой из Договаривающихся сторон. Если Президент является гражданином того же государства, что и одна из Договаривающихся сторон, самый старший Вице-президент, который не дисквалифицируется на аналогичном основании выполняет назначение.

3. Арбитражный суд выносит свое решение большинством голосов. Такое решение должно быть обязательным для обеих Договаривающихся сторон. Каждая Договаривающаяся сторона должна нести расходы его собственных членов, а также по представлению своих интересов в арбитражном процессе; затраты председателя и любые другие расходы будут покрываться в равных частях Договаривающимися сторонами. Во всех других отношениях арбитражный суд определяет свои собственные процедуры.

4. Арбитражный суд попытается дать письменное заключение не позднее, чем за 60 (шестьдесят) дней после слушания или если слушание не проводилось по истечении 60 (шестьдесят) дней с момента предоставления обоих ответов.

5. Решение арбитражного суда будет окончательным и обязательным для спорящих сторон.

6. До тех пор пока одна из Договаривающихся сторон не исполнит решения согласно пункту (5) данной Статьи, другая Договаривающаяся сторона может ограничить, приостановить или аннулировать права и привилегии, предоставленные по Соглашению.

Статья 18. Расторжение Соглашения

Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся сторону в письменной форме по дипломатическим каналам о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Копия уведомления направляется одновременно Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации. Если такое уведомление представлено, тогда действие настоящего Соглашения прекращается через 12 (двенадцать) месяцев после даты получения уведомления о прекращении другой Договаривающейся стороной, за исключением если путем соглашения между Договаривающимися сторонами уведомление не будет отозвано в соответствии с рекомендацией до истечения этого срока. В случае отсутствия подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся стороной, тогда уведомление считается полученным через 14 (четырнадцать) дней после даты получения Генеральным секретарем Международной организации гражданской авиации его копии о прекращении.

Статья 19. Соответствие с многосторонними конвенциями

В случае вступления в силу в отношении обеих Договаривающихся сторон общей многосторонней конвенции превалируют положения такой конвенции.

Любые обсуждения в виду определения степени прекращения настоящего Соглашения, внесения изменений или дополнений в соответствии с положениями общей многосторонней конвенции проводятся согласно пункту (2) статьи 16 настоящего Соглашения.

**Статья 20. Регистрация**

Настоящее Соглашение регистрируется в Международной организации гражданской авиации.

**Статья 21. Наименования**

Наименования, указанные в настоящем Соглашении, во главе каждой статьи, сделаны в целях указания и удобства пользования и никоим образом не для определения, ограничения или описания масштабов или целей настоящего Соглашения.

**Статья 22. Вступление в силу**

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления Договаривающихся Сторон о выполнении внутригосударственных процедур, необходимых для вступления его в силу.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, будучи должным образом на то уполномоченными своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в городе \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_ года, в двух экземплярах, на кыргызском, русском, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и английском языках, причем все тексты имеют равную аутентичность. Однако в случае расхождения в толковании настоящего Соглашения или его приложения, текст на английском языке будет превалировать.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| За Правительство Кыргызской Республики |  | За Правительство  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  |  |  |

 Приложение

Расписание маршрута

Раздел 1:

Маршрут(ы), которые будет эксплуатироваться назначенной авиакомпаниями Правительства Кыргызской Республики в обоих направлениях:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Пункты в Кыргызской Республике** | **Промежуточные пункты** | **Пункты в\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Пункты за пределами** |
| Любые пункты | Любые пункты | Любые пункты |  |

Раздел 2:

Маршрут(ы), которые будет эксплуатироваться назначенной авиакомпаниями\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ в обоих направлениях:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Пункты в\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Промежуточные пункты** | **Пункты в Кыргызской Республике** | **Пункты за пределами** |
| Любые пункты | Любые пункты | Любые пункты | Страны ЕС, США, Юго-Восточной Азии, Ближний Восток (за исключением: РФ, РК, РУ, РТ, КНР, Турция, Южная Корея, Индия, Пакистан, Иран) |

Примечание:

i. Промежуточные пункты и пункты за пределами могут быть, по усмотрению назначенной авиакомпании(ий), опущены на любом или всех рейсах.

ii. Назначенная авиакомпания(ии) любой из Договаривающихся сторон, на любой или на всех рейсах, может выполнять права пятой степени свободы воздуха в любом из промежуточных пунктов и/или за их пределами. Количество выполняемых рейсов по пятой степени свободы воздуха является предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.