



ICLG



GRATA
INTERNATIONAL

Законодательство в сфере авиации 2017

1 Общие вопросы

1.1 Какие основные законодательные акты и регулирующие органы действуют в вашей юрисдикции в сфере авиации?

В Республике Казахстан, авиационная отрасль регулируется следующими основными законодательными актами:

- (1) Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 года), (ратифицированная Законом Республики Казахстан № 297-V от 19 марта 2015 года) (далее – **«Монреальская конвенция»**);
- (2) Конвенция о международной гражданской авиации, Чикаго, 7 декабря 1944 года (ратифицированная Постановлением Верховного Совета Республики Казахстан № 1503-XII от 2 июля 1992 года) (далее - **«Чикагская конвенция»**);
- (3) Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 года), ратифицированная Законом О ратификации Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокола по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции № 29-V от 5 июля 2012 (далее - **«Закон о ратификации»**) (далее - **«Кейптаунская конвенция»**);
- (4) Протокол по авиационному оборудованию, ратифицированный Законом о ратификации (далее - **«Авиационный протокол»**);
- (5) Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года;
- (6) Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть от 27 декабря 1994 года; Особенная часть от 1 июля 1999 года) (далее - **«Гражданский кодекс»**);
- (7) Предпринимательский Кодекс Республики Казахстан № 375-V от 29 октября 2015 г. (далее - **«Предпринимательский Кодекс»**);
- (8) Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республики Казахстан» № 156-XIII от 21 сентября 1994 года;
- (9) Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» № 339-IV от 15 июля 2010 года (далее - **«Закон об авиации»**);
- (10) Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов» № 153 от 24 февраля 2015 года (далее - **«Приказ о сертификационных требованиях»**);
- (11) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов» № 1061 от 10 ноября 2015 года (далее - **«Правила сертификации эксплуатантов ВС»**);
- (12) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте» № 540 от 30 апреля 2015 года (далее - **«Правила воздушных перевозок»**);
- (13) Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов» № 828 от 18 июля 2011 года (далее - **«Правила расследования в гражданской авиации»**);
- (14) Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан» № 145 от 18 марта 2015 года (далее - **«Правила расследования в государственной авиации»**);

(15) Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан» № 220 от 18 мая 2011 года (далее - «**Правила регистрации государственных ВС**»);

(16) Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них» № 613 от 18 сентября 2012 года (далее - «**Правила регистрации гражданских ВС**»); а также

иные нормативно-правовые акты, упомянутые в настоящей главе.

Закон об авиации является основным законодательным актом, регулирующим сферу авиации в Казахстане. В нем изложены нормы, касающиеся: государственного регулирования и государственного контроля управления воздушным пространством и авиацией; организации управления воздушным пространством, международных полетов, воздушных судов, работы авиационного персонала, эксплуатантов, аэропортов, воздушных перевозок и авиационных работ; а также юридической ответственности в сфере воздушных перевозок, действий и мероприятий, влияющих на услуги по организации полетов, авиационные происшествия и их расследования, аварийно-спасательные работы в отношении воздушных судов, пассажиров и членов экипажа.

Авиация в Республике Казахстан делится на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию (ст. 6 Закона об авиации).

Государственная авиация используется для целей обороны, безопасности государства и охраны общественного порядка. **Экспериментальная авиация** предназначена для использования при проведении проектировочных, экспериментальных работ, а также научно-исследовательских работ и испытаний в сфере авиационного и другого оборудования. **Гражданская авиация** - это авиация, помимо государственной и экспериментальной, которая используется для: (а) перевозки пассажиров, багажа, грузов и доставки почты (воздушные перевозки); (б) выполнения авиаработ; (с) проведение образовательных, спортивных, социальных мероприятий и развития технического творчества; (d) личного использования эксплуатантом воздушного судна; (е) проведения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, а также оказания помощи в случае стихийных бедствий; (f) предоставление авиационных услуг; (g) технического обслуживания и ремонта воздушных судов; (h) осуществления деятельности аэропортов и/или оказания услуг аэродрома; (i) проектирования аэродромов и объектов гражданской авиации.

Основным регулирующим органом в сфере **государственной авиации** в Казахстане является Министерство обороны Республики Казахстан (ст. 15 Закона об авиации).

Основным регулирующим органом в сфере **гражданской и экспериментальной авиации** в Казахстане является Комитет по гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (далее - «**КГА**») (ст. 1.16 и 14 Закона об авиации).

1.2 Какие действия необходимо предпринять авиаперевозчикам для получения лицензии на осуществление перевозок?

В соответствии с законодательством Республики Казахстан, только авиаперевозчики, имеющие действующий сертификат эксплуатанта воздушного судна (далее - «**Сертификат эксплуатанта ВС**»), выданный КГА, вправе осуществлять авиаперевозки пассажиров, багажа, грузов и почты за вознаграждение или по найму (коммерческие авиаперевозки) (ст. 74.1 Закона об авиации). Сертификат эксплуатанта ВС является эквивалентом лицензии на осуществление перевозок, т.е. является законным основанием для эксплуатанта ВС осуществлять свою деятельность, при этом не требуется получения никакой дополнительной лицензии на осуществление перевозок.

Для получения Сертификата эксплуатанта ВС, эксплуатант ВС должен отвечать обязательным сертификационным требованиям, установленным Приказом о

сертификационных требованиях (п.п. 17 и 2.(4) Правил сертификации эксплуатантов ВС). Согласно минимальным сертификационным требованиям, эксплуатант ВС должен находиться в Казахстане и иметь финансовые ресурсы (или доступ к ним), достаточные для осуществления своей деятельности в течение трех месяцев без какой-либо прибыли (п. 3 Правил сертификации эксплуатантов ВС). Остальные требования касаются системы безопасности полетов, производственных помещений, а также технических, организационных, экологических и кадровых потребностей.

Порядок выдачи Сертификата эксплуатанта ВС регулируется Правилами сертификации эксплуатантов ВС, которые были разработаны на основе Чикагской конвенции.

Физические или юридические лица, которым впервые выдается Сертификат эксплуатанта ВС, должны зарегистрироваться в Международной организации гражданской авиации («ИКАО»), направив соответствующий запрос через КГА (пункт 4 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

В п. 6 Правил сертификации эксплуатантов ВС приводится следующий порядок сертификации эксплуатантов ВС в Республике Казахстан:

- (i) Этап, предшествующий подаче заявки в КГА о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС.
- (ii) подача заявителем в КГА заявки о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС с приложением соответствующих документов, перечень которых устанавливается Правилами сертификации эксплуатантов ВС.
- (iii) Оценка документации и принятие решения о принятии КГА заявки к рассмотрению.
- (iv) Проведение КГА сертификационного обследования заявителя.
- (v) Принятие решения и выдаче/отказе в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС.

Сертификат эксплуатанта ВС выдается КГА на два года и не может быть передан третьей стороне (пункт 3 Правил сертификации эксплуатантов ВС). По истечении каждого двухлетнего периода, эксплуатант ВС обязан продлевать Сертификат эксплуатанта ВС, направив соответствующую заявку в КГА (пункт 13 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Общий срок сертификации и выдачи Сертификата эксплуатанта ВС не должен превышать 90 календарных дней с момента подачи заявки (раздел 7 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Этап, предшествующий подаче заявки в КГА о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС

Этот этап предусматривает предварительное обращение в КГА с намерением получить Сертификат эксплуатанта ВС.

На данном этапе, КГА информирует заявителя о разрешенных видах полетов, процедурах сертификации и необходимых документах.

Заявителю, в свою очередь, необходимо пройти предварительную оценку, которая включает в себя предоставление КГА информации о финансовых возможностях заявителя для обеспечения безопасности полетов, планируемых к эксплуатации типов воздушных судов и структуры маршрутов, планируемой рентабельности перевозок, наличия квалифицированного персонала и уровня обслуживания (п. 9 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

КГА в течение десяти рабочих дней со дня получения заявки о проведении предварительной оценки информирует заявителя о результатах такой оценки. При этом, положительное заключение является основанием для начала подготовки эксплуатанта к сертификации (п. 10 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Подача заявки в КГА о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС

Заявка направляется в КГА за девяносто календарных дней до планируемой даты начала выполнения полетов.

Заявка должна соответствовать форме, установленной Правилами сертификации эксплуатантов ВС, и к ней должны прилагаться документы, перечень которых устанавливается Правилами сертификации эксплуатантов ВС (п.п. 11 и 12 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Оценка документации и принятие решения о принятии КГА заявки к рассмотрению

КГА принимает решение о принятии/отказе в принятии заявки к рассмотрению в течение 20 рабочих дней. В случае несоответствия документов требованиям, заявителю предоставляется срок 10 рабочих для внесения соответствующих изменений в документы. При принятии заявки, начинается этап сертификационного обследования (п.п. 14, 15 и 16 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Сертификационное обследование эксплуатанта ВС

Сертификационное обследование проводится комиссией, специальной созданной КГА для этой цели (п. 16 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

По результатам сертификационного обследования КГА составляет Акт сертификационного обследования, который служит основанием для выдачи/отказа в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС. Сертификат эксплуатанта ВС выдается только если эксплуатант ВС соответствует сертификационным требованиям по результатам сертификационного обследования комиссией, созданной КГА (п.п. 20 и 22 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Принятие решения и выдача/отказ в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС

На основании Акта сертификационного обследования и заключения о возможности выдачи Сертификата эксплуатанта ВС, выданного комиссией, созданной КГА для целей сертификации, КГА, в течение трех рабочих дней с момента принятия соответствующего решения, выдает Сертификат эксплуатанта ВС в форме, установленной Правилами сертификации эксплуатантов ВС, или предоставляет заявителю решение об отказе в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС (п.п. 23 и 26 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

В случае выдачи Сертификата эксплуатанта ВС, эксплуатант должен соответствовать эксплуатационным требованиям и ограничениям, установленным Сертификатом эксплуатанта ВС (п. 27 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

1.3 Какие законодательные акты и органы регулируют вопросы авиационной безопасности?

Вопросы авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, как правило, регулируются:

- Законом об авиации;
- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил авиационной безопасности» № 746-ДСП от 25 июля 2003 года (далее - «**Правила авиационной безопасности**»);
- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации» № 136 от 11 марта 2016 года;
- Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» № 173 от 28 марта 2011 года.

Вопросы авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации находятся в ведении КГА.

Вопросы авиационной безопасности в сфере государственной авиации, как правило, регулируются:

- Законом об авиации;
- Правилами авиационной безопасности.

Основным регулирующим органом в отношении авиационной безопасности в сфере государственной авиации является Министерство обороны Республики Казахстан.

1.4 Предусмотрены ли отдельные порядки регулирования вопросов авиационной безопасности в зависимости от того, является ли перевозчик коммерческим, грузовым или частным?

Нет, никаких отдельных порядков не предусмотрено. Во всех этих случаях вопросы авиационной безопасности регулируются законодательными актами в сфере гражданской авиации, указанными в п. 1.3.

1.4 Предусмотрены ли отдельные порядки регулирования вопросов воздушных чартерных перевозок в зависимости от того, является ли перевозчик коммерческим, грузовым или частным?

Нет, никаких отдельных порядков не предусмотрено. Воздушные чартерные перевозки как в отношении коммерческих, так и в отношении грузовых и частных перевозчиков регулируются Гражданским кодексом и Законом об авиации.

1.6 Существуют ли особые ограничения, применимые к международным авиаперевозчикам, осуществляющим деятельность в вашей юрисдикции, по сравнению с «местными» эксплуатантами? Примеры ограничений и налогов, применимых только к иностранным, но не местным авиаперевозчикам.

Иностранные авиаперевозчики, желающие осуществлять свою деятельность в сфере гражданской авиации (коммерческие, грузовые и пассажирские перевозчиков), обязаны пройти регистрацию в КГА. С момента такой регистрации, правоспособность иностранного авиаперевозчика официально признается на территории Республики Казахстан. Иностранные авиаперевозчики вправе осуществлять деятельность на территории Республики Казахстан либо путем создания представительства/филиала, либо через назначенного генерального представителя (юридического лица - резидента Республики Казахстан, уполномоченного иностранным авиаперевозчиком на реализацию поставок на территории Республики Казахстан, ответственного перед иностранным авиаперевозчиком за услуги, оказываемые иностранным авиаперевозчиком на основании договора или доверенности («Доверенность») от имени иностранного авиаперевозчика). В результате регистрации в КГА, иностранный авиаперевозчик получает свидетельство о регистрации иностранного авиаперевозчика, а также информацию о внесении иностранного авиаперевозчика в Реестр иностранных авиаперевозчиков, который ведется КГА (ст. 81 Закона об авиации). Кроме того, КГА утверждает расписание регулярных международных рейсов иностранного авиаперевозчика (ст. 14.23 Закона об авиации).

Следующие общие ограничения применяются в отношении иностранных авиаперевозчиков, в отличие от местных эксплуатантов:

- Местные полеты на территории Республики Казахстан могут осуществляться местными авиаперевозчиками (т.е. авиаперевозчиками, зарегистрированными в Республике Казахстан и имеющими Сертификат эксплуатанта ВС, выданный КГА) (п.п. 7.1 и 7.2 Приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 352. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан «Об утверждении Правил допуска авиакомпаний к выполнению регулярных внутренних коммерческих воздушных перевозок» № 352 от 27 марта 2015 года и п. 8.3 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

- Иностранным авиаперевозчикам, как правило, запрещено совершать международные нерегулярные (чартерные) коммерческие полеты в/из Казахстана, если иное (i) не предусмотрено международными договорами, или (ii) не разрешено КГА (ст. 40.4-1 Закона об авиации). Эта мера была введена в 2013 году исключительно в целях защиты местных авиаперевозчиков. Разрешение КГА на осуществление международных нерегулярных (чартерных) коммерческих полетов в/из Казахстана выдается иностранным эксплуатантам в соответствии с Приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов» № 359 от 13 августа 2010 года («**Правила выдачи разрешений на международные нерегулярные коммерческие полеты**»). В соответствии с Правилами выдачи разрешений на международные нерегулярные коммерческие полеты, КГА выдает разрешение иностранным эксплуатантам в ограниченном числе случаев, например, если полет является некоммерческим или не может быть осуществлен казахстанской авиакомпанией (п. 18 Правил выдачи разрешений на международные нерегулярные коммерческие полеты).
- Не допускается передача в аренду воздушного судна, зарегистрированного в Республике Казахстан, иностранному эксплуатанту без наличия двустороннего соглашения, заключенного между Казахстаном и страной регистрации иностранного эксплуатанта, если только между КГА и уполномоченным органом страны иностранного эксплуатанта не было заключено соглашение о передаче Казахстаном функций и соответствующих обязанностей государству иностранного эксплуатанта (ст. 51.3 Закона об авиации).
- Правительство предоставляет субсидии на покрытие расходов отечественных перевозчиков, связанных с непопулярными маршрутами, в целях поддержки отечественных авиаперевозчиков.

В отличие от международных авиаперевозчиков, никаких налоговых льгот в отношении отечественных авиаперевозчиков, как правило, не предусматривается.

1.7 В какой собственности находятся аэропорты, государственной или частной?

Аэропорты могут находиться как в государственной, так и в частной собственности, в том числе и в собственности иностранных юридических лиц (ст.ст. 5 и 64 Закона об авиации).

В настоящее время, в Казахстане существует 20 аэропортов. Как правило, имущество аэропортов или долевое участие в аэропортах рассматривается в качестве стратегических объектов (т.е. объектов социальной и экономической значимости для развития казахстанского общества, владение которыми может оказать влияние на национальную безопасность), при условии, что соответствующий аэропорт включен в перечень стратегических объектов, установленный Правительством Республики Казахстан.

Передача права собственности на аэропорты, входящие в перечень стратегических объектов, подлежит утверждению Правительством Республики Казахстан.

1.8 Налагают ли аэропорты какие-либо ограничения на авиаперевозчиков, осуществляющих полеты в и из таких аэропортов?

В Республике Казахстан, к перевозчикам применяются Правила воздушных перевозок. Заметим, однако, что указанные Правила воздушных перевозок устанавливаются Правительством, а не самими аэропортами, и, как правило, применяются к отечественным авиаперевозчикам, а не иностранным авиаперевозчикам.

Мы не осведомлены о каких-либо особых требованиях, устанавливаемых самими аэропортами в отношении перевозчиков, осуществляющих полеты в и из аэропортов в Казахстане.

1.9 Какие законодательные и/или нормативные режимы применяются при авиационных происшествиях? Например, конкретные правила, положения, системы и процедуры, которых необходимо придерживаться.

Авиапроисшествия в Казахстане регулируются Законом об авиации, Правилами расследования в гражданской авиации и Правилами расследования в государственной авиации.

Правовой режим, применимый в случае авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации был разработан на основе стандартов Чикагской конвенции и ИКАО.

Расследование авиационных происшествий и инцидентов является обязательной процедурой. Основной целью такого расследования является определение причин происшествия/инцидента и составление рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий/инцидентов в будущем. Установление вины и наказание лиц, несущих ответственность за авиационные происшествия/инциденты не являются целью расследования (ст. 93 Закона об авиации).

Для целей расследования, создаются специальные комиссии в сфере государственной и гражданской/экспериментальной авиации (в зависимости от того, в какой области произошло происшествие/инцидент).

1.10 Недавние значительные изменения в вашей юрисдикции, касающиеся эксплуатантов ВС и/или аэропортов.

См. раздел 5.1.

2 Торговля, финансирование и лизинг воздушных судов

2.1 Является ли регистрация права собственности в реестре воздушных судов подтверждением права собственности?

В Казахстане существует два реестра воздушных судов – Реестр воздушных судов государственной авиации, ведение которого осуществляется Управлением главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан (ст. 1 Правил регистрации государственных ВС) (далее - «**Реестр государственных ВС**») и реестр воздушных судов гражданской авиации, который ведется КГА (далее - «**Реестр гражданских ВС**»). Регистрация воздушного судна в Реестре государственных ВС и в Реестре гражданских ВС регулируется, соответственно, Правилами регистрации государственных ВС и Правилами регистрации гражданских ВС.

Регистрация права собственности на воздушное судно в соответствующем реестре является подтверждением права собственности на соответствующее воздушное судно (ст. 45.3 Закона об авиации). Любые сделки с воздушным судном, зарегистрированным в Реестре гражданских ВС также подлежат регистрации в Реестре гражданских ВС.

Стоит отметить, что воздушное судно не может быть одновременно зарегистрировано в Реестре гражданских ВС и реестре воздушных судов иностранного государства. Таким образом, до регистрации воздушного судна в Реестре гражданских ВС собственнику необходимо убедиться, что соответствующее судно не зарегистрировано где-либо еще (ст. 45.4 Закона об авиации).

Следующие воздушные суда и сделки с ними подлежат регистрации в Реестре гражданских ВС (ст. 45.2 Закона об авиации, п.п. 29, 41, и 44 Правил регистрации гражданских ВС):

- (i) воздушные суда, находящиеся в собственности физических и(или) юридических лиц Республики Казахстан;

- (ii) воздушные суда, находящиеся во временном владении и пользовании физических и/или юридических лиц Республики Казахстан, при условии, что взлетная масса таких воздушных судов не превышает 45,5 тонн;
- (iii) изменение права собственности на указанные выше воздушные суда;
- (iv) изменение назначения воздушного судна после его переоснащения;
- (v) изменение эксплуатанта воздушного судна;
- (vi) договор залога воздушных судов, указанных в пунктах (i) и (ii) выше;
- (vii) безотзывное полномочие на deregistration и вывоз («**Безотзывное полномочие/IDERA**»).

Для регистрации права собственности на воздушное судно в Реестре гражданских ВС, лицу, которое приобрело право собственности на воздушное судно, необходимо подать заявку в КГА в форме, указанной в Правилах регистрации гражданских ВС, а также перечень документов, предусмотренных пункт 8 Правил регистрации гражданских ВС.

Государственная регистрация воздушных судов осуществляется после оплаты государственной пошлины за регистрацию воздушного судна. После регистрации воздушного судна в Реестре гражданских ВС, КГА выдает собственнику/временному владельцу воздушного судна Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна (ст. ст. 45.2 и 45.3 Закона об авиации).

На практике требование статьи 45.2 Закона об авиации создает проблему для казахстанских компаний - арендаторов воздушных судов, зарегистрированных за рубежом. Как уже упоминалось выше, в соответствии со статьей 45.2 Закона об авиации, воздушные суда, находящиеся во временном владении или в пользовании казахстанских физических или юридических лиц и имеющие взлетную массу менее 45,5 тонн, «подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан». Однако, не ясно, означает ли формулировка «подлежат регистрации», что такое воздушное судно обязательно *должно быть* зарегистрировано в Реестре гражданских ВС или *может быть* зарегистрировано в Реестре гражданских ВС по усмотрению сторон. Исходя из нашего толкования закона, мы предполагаем, что формулировка «подлежат регистрации» означает, что воздушное судно со взлетной массой менее 45,5 тонн должно быть обязательно зарегистрировано в Реестре гражданских ВС Республики Казахстан.

Иностранные лизингодатели и финансирующие организации, однако, предпочитают осуществлять регистрацию воздушных судов, находящихся и эксплуатируемых в Казахстане, в государственных реестрах иностранных государств, в силу следующих причин: (1) лучший технический надзор: технические осмотры воздушных судов, как правило, осуществляется уполномоченным органом страны регистрации воздушного судна. Некоторые зарубежные страны, такие как, например, Аруба, часто используются в международной практике для регистрации воздушных судов, поскольку инспекторы Арубы владеют огромным опытом и придерживаются высоких стандартов в техническом надзоре воздушных судов. Такая же практика применяется в Казахстане. По данным социологических источников, большая часть воздушного флота АО «Эйр Астана», национального эксплуатанта воздушных судов, находится в лизинге и зарегистрирована в компетентном органе Арубы. Эксплуатация таких воздушных судов Казахстанскими эксплуатантами осуществляется на основе двусторонних соглашений (в соответствии со статьей 83 *bis* Чикагской конвенции) между КГА и компетентным органом Арубы в области авиации; и (2) более эффективная защита интересов кредиторов.

Казахстан сделал большой шаг в отношении обеспечения более эффективной защиты интересов международных кредиторов путем ратификации Кейптаунской конвенции и Авиационного протокола, однако, до сих пор нет прецедентов или сложившейся практики реализации этих международных соглашений. Кроме того, зарегистрировать воздушные суда в «независимой» стране, отличной от страны лизингополучателя и лизингодателя, является международной практикой.

Как уже упоминалось выше, в случае воздушного судна с взлетной массой менее 45,5 тонн, лизингополучатели, как представляется, обязаны регистрировать такие воздушные суда в Реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан и не могут предоставить иностранным лизингодателям и финансирующим организациям указанные выше преимущества. Мы полагаем, что эта проблема должна быть устранена соответствующими поправками в законодательство или официальным разъяснением от КГА.

2.2 Существует ли реестр залогов воздушных судов и обременений на воздушные суда? Каковы правила действия такого реестра?

В Казахстане не предусмотрен отдельный реестр залогов воздушных судов и обременений на воздушные суда. Сведения залоге (обременении) воздушного судна должны (и могут) быть отражены в Реестре гражданских ВС, только если само соответствующее воздушное судно зарегистрировано в Реестре гражданских ВС. В соответствии со статьей 117.2 Гражданского кодекса, воздушные суда, которые подлежат государственной регистрации, приравниваются к недвижимому имуществу, то есть правовой режим, применимый к недвижимому имуществу в Казахстане, также применяется к воздушным судам, которые подлежат государственной регистрации в Казахстане.

Если соответствующее воздушное судно само *не* зарегистрировано в Реестре гражданских ВС, зарегистрировать залог (обременение) на такое воздушное судно в Казахстане не представляется возможным; например, взятое в наем иностранное воздушное судно, имеющее взлетную массу более 45,5 тонн, а также залог на него *не могут* быть зарегистрированы в Реестре гражданских ВС Республики Казахстан, даже если оно находится в эксплуатации местной авиакомпанией. Залог в таких случаях подлежит регистрации в соответствующем реестре иностранных воздушных судов.

В случае воздушных судов, зарегистрированных в Казахстане, регистрация залога (обременения) таких воздушных судов представляет собой довольно простую процедуру, которая требует представления минимального пакета документов (заявки, договора залога, копия паспорта залогодателя - физического лица/свидетельства о регистрации залогодателя - юридического лица) и оплаты государственной пошлины. Регистрация залога (обременения) воздушного судна осуществляется в течение двух рабочих дней с момента подачи заявки (п.п. 41 и 42 Правил регистрации гражданских ВС).

Как уже упоминалось выше, в соответствии с казахстанским законодательством, воздушные суда, зарегистрированные в Казахстане, приравниваются к недвижимому имуществу. Любые права на недвижимое имущество (т.е. права собственности, обременения и т.д.), как правило, подлежат регистрации в правовом кадастре, ведение которого осуществляется Министерством юстиции. Положения законодательства не ясны в отношении того, должно ли воздушное судно (и права на него) быть зарегистрированы только в Реестре гражданских ВС, или, кроме этого, они могут быть зарегистрированы в Министерстве юстиции в качестве недвижимого имущества. Хотя может показаться, что регистрация лишь в Реестре гражданских ВС возможна и достаточна для воздушных судов, можно возразить, что теоретически, в дополнение к регистрации в Реестре гражданских ВС, также возможна регистрация прав и обременений на воздушное судно в правовом кадастре Министерства юстиции. При отсутствии официальных разъяснений и судебной практики по данному вопросу, наше толкование закона предполагает, что регистрация только в Реестре гражданских ВС является возможной и достаточной (т.е., складывается впечатление, что регистрация воздушного судна в Министерстве юстиции не обязательна по закону); тем не менее, мы обычно рекомендуем нашим клиентам по крайней мере попытаться зарегистрировать воздушное судно в Министерстве юстиции (в дополнение к регистрации в Реестре гражданских ВС), для большей уверенности.

Поскольку Казахстан является участником Кейптаунской конвенции и ратифицировал ее, в целях защиты интересов иностранных лизингополучателей и финансирующих организаций, в случае международного лизинга воздушных судов, казахстанским

лизингодателям рекомендуется зарегистрировать залог (обременение) в отношении соответствующего воздушного судна в Международном реестре, в соответствии с Кейптаунской конвенцией. Помимо залога (обременения), регистрация в Международном реестре возможна в отношении прав других кредиторов, включая лизинг и переуступку лизинга воздушного судна.

2.3 Существуют ли какие-либо особые нормативные требования, о которых необходимо знать лизингодателю или финансирующей организации в отношении операций с воздушными судами?

Следующие моменты могут представлять интерес для иностранного лизингодателя или финансирующей организации в отношении эксплуатации воздушных судов по договору лизинга:

Финансовые критерии лизинга

Казахстанское законодательство, как правило, предусматривает два вида договора лизинга - «договор лизинга» и «договор финансового лизинга». Если договор лизинга квалифицируется как «договор финансового лизинга» для целей казахстанского законодательства, могут применяться определенные налоговые льготы и обеспечиваться более эффективная защита кредиторов в случае банкротства лизингополучателя, как описано ниже. В целях классификации в качестве «договора финансового лизинга», договор лизинга должен соответствовать определенным обязательным требованиям казахстанского законодательства.

В соответствии с законодательством Республики Казахстан, «финансовый лизинг» означает вид инвестиционной деятельности, при которой лизингодатель передает приобретенное имущество лизингополучателю за определенную плату и на определенных условиях во временное владение и пользование на срок не менее трех лет для предпринимательских целей, если такая передача соответствует по меньшей мере *одному* из следующих условий:

- (i) передача предмета лизинга в собственность лизингополучателю и/или предоставление права лизингополучателю на приобретение предмета лизинга по фиксированной цене определены договором лизинга;
- (ii) срок финансового лизинга превышает 75 процентов срока полезной службы предмета лизинга;
- (iii) текущая (дисконтированная) стоимость лизинговых платежей за весь срок финансового лизинга превышает 90 процентов стоимости передаваемого предмета лизинга; (ст. 2 Закона Республики Казахстан «О финансовом лизинге» № 78-II от 5 июля 2000 года (далее - **«Закон о финансовом лизинге»**)).

Отметим, что можно утверждать, что, в дополнение к вышеуказанным требованиям, договор лизинга должен регулироваться законодательством Республики Казахстан и предусматривать обязательные положения, указанные в статье 15 Закона о финансовом лизинге, для того, чтобы быть признанным в качестве «финансового лизинга» для целей казахстанского права.

Требования валютного контроля

В зависимости от условий соответствующего договора займа и лизинга воздушных судов, такие соглашения могут подлежать регистрации в Национальном Банке Республики Казахстан (далее - **«НБК»**) для целей валютного контроля. В соответствии с законодательством Республики Казахстан, любой финансовый заем (в том числе финансовый лизинг), как правило, подлежит регистрации в НБК, если он оформлен (i) на сумму более 500 000 долларов США (или эквивалент в другой валюте), и (ii) на срок превышающий 180 дней.

Если соответствующий договор лизинга предусматривает предоставление обеспечительного взноса лизингополучателем, такой договор лизинга также должен быть

зарегистрирован в НБК, если (i) сумма взноса превышает 100 000 долларов США (или эквивалент в другой валюте), и (ii) срок обеспечительного взноса превышает 180 дней.

Отсутствие регистрации может привести к отказу со стороны казахстанского банка в обслуживании соответствующей сделки по переводу денег в соответствии с договором займа/лизинга. Регистрация в НБК является довольно простой процедурой и совершается НБК в течение 10 рабочих дней с момента подачи заявки. Регистрация осуществляется казахстанским резидентом (заемщиком или лизингополучателем) и никаких действий со стороны иностранного лизингодателя или финансирующей организации не требуется в отношении такой регистрации.

Кроме того, любое соглашение, которое (i) предусматривает поставку товаров в Казахстан, и (ii) превышает 50 000 долларов США, требует присвоения казахстанским банком, обслуживающим соответствующую сделку, так называемого «номера учетной регистрации».

2.4 Является ли ваша юрисдикция участником основных международных конвенций (Монреальской, Женевской и Кейптаунской)?

Казахстан является участником Чикагской конвенции, Монреальской конвенции, Кейптаунской конвенции и Авиационного протокола, и ратифицировал их.

2.5 Каким образом указанные Конвенции применяются в вашей юрисдикции?

В Казахстане, международные договоры (в том числе указанные Конвенции), после ратификации, имеют приоритет перед внутренним законодательством Республики Казахстан.

Положения международных договоров применяются непосредственно, кроме случаев, когда для применения международного договора требуется издание закона (ст. 4.3 Конституции Республики Казахстан, ст. 3.8 Гражданского кодекса и ст. 2 Закона об авиации).

Мы считаем, что наиболее важными международными договорами в отношении трансграничных сделок финансирования воздушных судов являются Кейптаунская конвенция и Авиационный протокол.

Применение Кейптаунской конвенции и Авиационного протокола в Казахстане: Казахстан присоединился к Кейптаунской конвенции и Авиационному протоколу и ратифицировал их, в соответствии с Законом о ратификации, а также внес поправки в свое законодательство с целью приведения его в соответствие с этими международными договорами. В случае невыполнения обязательств по договору лизинга, происходит восстановление прав и возврат соответствующего воздушного судна в соответствии с Кейптаунской конвенцией/Авиационным протоколом, а также соответствующими положениями местного законодательства Республики Казахстан, которые соответствуют Кейптаунской конвенции/Авиационному протоколу, как описано ниже.

Закон о ратификации предусматривает ряд оговорок Республики Казахстан в отношении некоторых положений Кейптаунской конвенции и Авиационного протокола (например, в соответствии с оговорками Республики Казахстан относительно пункта 1(b) статьи 39 Кейптаунской конвенции, ничто в Кейптаунской конвенции не может влиять на право Республики Казахстан или казахстанской государственной организации, межправительственной организации или другого частного поставщика социальных услуг на арест или задержание воздушного судна согласно законодательству Республики Казахстан в оплату сумм, причитающихся таким организациям или поставщикам за услуги, относящиеся непосредственно к обслуживанию данного воздушного судна или любого другого воздушного судна).

В соответствии с оговорками Республики Казахстан относительно пункта 1(a) статьи 39 Кейптаунской конвенции, следующие внедоговорные требования или гарантии кредиторов должны иметь приоритет для Казахстана:

- (i) требования, связанные с заработной платой; и

- (ii) требования, связанные с ремонтными работами.

В частности, в соответствии с Законом о ратификации, следующие права должны иметь приоритет перед правами кредиторов в соответствии с международными интересами, зарегистрированными в Международном реестре (как этот термин определен в Кейптаунской конвенции):

- (i) права работников на невыплаченную заработную плату, возникающие с момента неисполнения обязательств работодателем по договору на финансирование или договору лизинга Объекта (как этот термин определен в Кейптаунской конвенции);
- (ii) права лиц, осуществляющих ремонтные работы во время их владения Объектом, за исключением сумм, причитающихся за такие ремонтные работы, и суммы, на которую увеличилась стоимость Объекта;
- (iii) право Республики Казахстан, ее государственного органа, межправительственной организации или другого частного поставщика социальных услуг на арест или задержание Объекта в соответствии с законодательством Республики Казахстан в оплату сумм, причитающихся такому лицу, организации или поставщику за такие услуги в отношении данного Объекта или любого другого Объекта.

3 Судебные разбирательства и разрешение споров

3.1 Какие предусмотрены права задержания в отношении воздушных судов и неоплаченных долгов?

Казахстан заявил, что в соответствии со статьей 39(1)(b) Кейптаунской конвенции: «ничто в Кейптаунской конвенции не может влиять на право Республики Казахстан или казахстанской государственной организации, межправительственной организации или другого частного поставщика социальных услуг на арест или задержание объекта согласно законодательству Республики Казахстан в оплату сумм, причитающихся таким организациям или поставщикам за услуги, относящиеся непосредственно к обслуживанию данного объекта или любого другого объекта».

Таким образом, аэронавигационные организации, аэропорты и налоговые органы вправе задержать любое имущество, находящееся у эксплуатанта воздушного судна (в том числе воздушные суда, эксплуатируемые таким эксплуатантом) в случае неисполнения им своих обязательств по осуществлению соответствующих платежей.

3.2 Доступен ли для лизингодателя или финансирующей организации режим самозащиты права, в случае необходимости восстановления во владении воздушным судном или осуществления любого из своих прав по договору лизинга/финансового лизинга?

Как правило, режим самозащиты права доступен в Казахстане, в соответствии с Кейптаунской конвенцией и Авиационным протоколом.

Восстановление во владении (возврат) воздушного судна - Безотзывное полномочие/IDERA

В соответствии с Кейптаунской конвенцией/Авиационным протоколом, Законом об авиации и Правилам регистрации гражданских ВС, для восстановления во владении (вывоза) воздушного судна с территории Республики Казахстан, эксплуатанту такого воздушного судна необходимо заблаговременно обеспечить безотзывное полномочие на deregistration и вывоз в форме, предусмотренной Правилами регистрации гражданских ВС («**Безотзывное полномочие**»), и осуществить регистрацию Безотзывного полномочия в КГА. Безотзывное полномочие выдается в пользу лица, которое с момента неисполнения лизингополучателем своих обязательств будет уполномочено обращаться с заявкой о deregistration и вывозе в КГА, а также на восстановление владения и вывоз

соответствующего воздушного судна с территории Республики Казахстан (далее - «Уполномоченная сторона»).

Регистрация Безотзывного полномочия в Реестре гражданских ВС Республики Казахстан означает, что только Уполномоченная сторона (или ее представитель по доверенности) вправе требовать исключения воздушного судна из Реестра гражданских ВС Республики Казахстан и вывозить такое воздушное судно с территории Республики Казахстан. Безотзывное полномочие не может быть отозвано должником без согласия Уполномоченной стороны. КГА может исключить Безотзывное полномочие из Реестра гражданских ВС только с письменного согласия Уполномоченной стороны (п. п. 47 и 48 Правил регистрации гражданских ВС).

В случае неисполнения должником своих обязательств, Уполномоченная сторона направляется в КГА следующие документы для deregистрации и вывоза воздушного судна из Казахстана (п. 49 Правил регистрации гражданских ВС):

- (1) Заявление о deregистрации по форме, установленной Правилами регистрации гражданских ВС.
- (2) Оригинал Безотзывного полномочия или его нотариально заверенную копию.
- (3) Доверенность (при обращении представителя по доверенности от имени Уполномоченной стороны).
- (4) Копию документа, удостоверяющего личность Уполномоченной стороны/ее представителя по доверенности - физического лица, или Справки о государственной регистрации, если Уполномоченная сторона/ее представитель по доверенности являются юридическим лицом.
- (5) Подтверждение, что все международные гарантии (как указано в Кейптаунской конвенции/Авиационном протоколе), числящиеся в порядке очередности перед зарегистрированной гарантией Уполномоченной стороны, удовлетворены в форме сертификата, выданного Международным регистром, или письменного подтверждения всех обладателей таких международных гарантий, либо письменное согласие всех обладателей таких международных гарантий на deregистрацию и вывоз.
- (6) Подтверждение письменного уведомления Уполномоченной стороной заинтересованных лиц не менее чем за 10 рабочих дней до подачи Безотзывного полномочия КГА (если судом не вынесено постановление о deregистрации и вывозе воздушного судна с территории Республики Казахстан).
- (7) Акт о снятии опознавательных знаков с воздушного судна с подтверждающими фотоснимками.
- (8) Согласие залогодержателя на deregистрацию воздушного судна.

Документы, предоставляемые иностранными юридическими лицами, должны быть нотариально заверены/легализованы/апостилированы, в зависимости от обстоятельств.

КГА рассматривает вышеуказанные документы и направляет письменное уведомление собственнику/эксплуатанту воздушного судна, выдавшего Безотзывное полномочие. Собственник/эксплуатант, в течение 10 рабочих дней с момента получения такого уведомления, представляет в КГА следующие документы, необходимые для deregистрации и вывоза воздушного судна:

- (1) Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна в КГА.
- (2) Сертификат летной годности.
- (3) Сертификат по шумам на местности.
- (4) Сертификат на радиостанцию.

КГА в течение 10 рабочих дней с момента подачи заявки на deregистрацию и вывоз выдает свидетельство об исключении воздушного судна из Реестра гражданских ВС по

форме, установленной Правилами регистрации гражданских ВС (п. 38 Правил регистрации гражданских ВС).

Для экспорта воздушного судна с территории Республики Казахстан, Уполномоченной стороне необходим экспортный сертификат летной годности, выдаваемый КГА (ст. 47.12 Закона об авиации).

Для получения экспортного сертификата летной годности Уполномоченной стороне или ее представителю по доверенности необходимо представить КГА следующие документы:

- (1) Заявление по форме, установленной приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении правил сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан» от 25 августа 2011 года № 962;
- (2) Копию свидетельства об исключении воздушного судна из государственного реестра гражданских ВС Республики Казахстан, выданного КГА;
- (3) Оригинал сертификата летной годности.

КГА выдает экспортный сертификат летной годности в течении 10 рабочих дней со дня подачи указанных документов. Экспортный сертификат летной годности выдается на один месяц, т.е. Уполномоченная сторона и ее представитель по доверенности имеют в распоряжение один месяц для вывоза воздушного судна с территории Республики Казахстан.

В процессе вывоза воздушного судна с территории Республики Казахстан, от Уполномоченной стороны могут потребовать уплату экспортных пошлин и оформление экспортной документации.

Отметим, что на сегодняшний день, в Казахстане нет соответствующей практики применения Кейптаунской конвенции/Авиационного протокола, и казахстанские органы, включая КГА, не имеют опыта в данных вопросах. Несмотря на то что Кейптаунская конвенция/Авиационный протокол имеют преимущественную силу над любыми законами или нормативными актами Республики Казахстан и могут применяться непосредственно, а также невзирая на то, что согласно заявления (оговорки) Казахстана в соответствии со статьей 54(2) Конвенции, любые средства правовой защиты доступные для кредитора в соответствии с Кейптаунской конвенцией, которые согласно соответствующему положению Конвенции не требуют обращения в суд, могут быть реализованы без судебного иска и разрешения суда или иного судебного действия, мы полагаем, что, возможно, необходимо будет обратиться в местный суд в целях получения судебного решения, описывающего, помимо прочего, процедуру таможенного оформления реэкспорта воздушного судна.

Восстановление во владении (возврат) воздушного судна - Доверенность

Выдача Безотзывного полномочия и его регистрации в КГА в целях упрощения восстановления во владении и вывоза воздушного судна с территории Республики Казахстан возможны только в случае, если соответствующее воздушное судно зарегистрировано в Реестре гражданских ВС.

В тех случаях, когда воздушное судно зарегистрировано в Реестре воздушных судов иностранного государства, стороны прибегают к доверенности, заблаговременно выданной эксплуатантом воздушного судна и наделяющей соответствующее лицо полномочиями на восстановление во владении и вывоз воздушного судна с территории Республики Казахстан, по аналогии с Безотзывным полномочием. Такая доверенность, однако, не может быть зарегистрирована в Реестре гражданских ВС.

Основной трудностью в случае использования доверенности является то, что казахстанское законодательство не признает безотзывные доверенности; любая доверенность может быть отозвана лизингополучателем в любое время, а срок доверенности не может превышать трех лет. Кроме того, доверенность не сохраняется свое действие в случае банкротства или ликвидации лизингополучателя. Таким образом,

рекомендуется, чтобы соответствующая доверенность регулировалась иностранным правом, признающим понятие безотзывной доверенности (например, право Соединенного Королевства Великобритании).

3.3 Какие суды занимаются спорами в сфере авиации? Зависит ли выбор суда от стоимости спора? Например, существует ли в вашей стране разграничение между судами, рассматривающими гражданские дела и теми, что занимаются уголовными делами?

Как уже упоминалось выше, воздушное судно, зарегистрированное в Казахстане, приравнивается к недвижимому имуществу (ст. 117.2 Гражданского кодекса), т.е. правовой режим, применимый к недвижимому имуществу, применяются и к воздушным судам. Статья 467.1.1 Гражданского процессуального кодекса предусматривает, что казахстанские государственные суды имеют исключительную компетенцию, включающую рассмотрение споров в отношении недвижимого имущества, находящегося в Республике Казахстан. Существует незначительный и теоретический риск, что споры в отношении воздушных судов, зарегистрированных в Казахстане подлежат исключительной юрисдикции казахстанских судов. Однако, мы считаем, что так не должно быть, поскольку:

- (i) Казахстан ратифицировал Кейптаунскую конвенцию и Авиационный протокол, которые заменяют собой положения казахстанского законодательства на основании статьи 4.3 Конституции Республики Казахстан. В соответствии со статьями 42 и 43 Кейптаунской конвенции и статьи XXI Авиационного протокола, стороны могут выбрать любой суд в качестве компетентного суда в отношении споров по соответствующему договору, и юрисдикция такого суда будет исключительной, если стороны не договорятся об ином; требование об исключительной компетенции казахстанских судов в отношении споров, связанных с воздушными судами, как представляется, не применимо.
- (ii) Воздушные суда приравниваются к недвижимому имуществу, но не являются недвижимым имуществом, в то время как (a) в статье 177.2 Гражданского кодекса говорится, что правовые нормы, применимые к недвижимому имуществу, применяются к имуществу, приравненному к недвижимому имуществу *только если это явно предусмотрено соответствующими правовыми актами*, и (b) Гражданский процессуальный кодекс четко предусматривает исключительную компетенцию казахстанских судов *в отношении недвижимого имущества (и не содержит никаких конкретных положений в отношении имущества, приравненного к недвижимому имуществу)*.

Споры в сфере авиации являются, как правило, деловыми спорами, т.е. спорами между физическими и(или) юридическими лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность. В соответствии со статьей 27 Гражданского процессуального кодекса Республики Казахстан № 377-V от 31 октября 2015 года (далее - «**Гражданский процессуальный кодекс**»), гражданские дела по имущественным и неимущественным спорам, сторонами которых выступают физические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, и юридические лица, как правило, подлежат рассмотрению так называемыми специализированными межрайонными экономическими судами (далее - «**Экономические суды**»). Таким образом, если стороны выбрали юрисдикцию государственных судов Казахстана, спор должен рассматриваться Экономическим судом. Юрисдикция суда не зависит от стоимости спора.

В Казахстане не существует разграничения между судами, рассматривающими гражданские дела и судами, которые занимаются уголовными делами. В Казахстане не предусмотрена уголовная ответственность юридических лиц. В случае каких-либо уголовных преступлений (мошенничества и т.д.), к уголовной ответственности привлекаются лица, причастные к совершению преступления (например, руководство или сотрудники соответствующего юридического лица).

Арбитраж

Казахстан является участником Нью-Йоркской конвенции 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (далее - «**Нью-Йоркская конвенция**»). Соответственно, иностранное арбитражное решение полученное в государстве, которое является участником Нью-Йоркской конвенции, подлежит признанию и исполнению судом Казахстана, при условии соблюдения условий Нью-Йоркской конвенции и соблюдения правил гражданского судопроизводства Казахстана, а также порядка, установленного законодательством Республики Казахстан о коммерческом арбитраже для исполнения арбитражных решений.

Статья 9.5 недавно принятого Закона Республики Казахстан «Об арбитраже» № 488-V от 8 апреля 2016 года (далее - «**Закон об арбитраже**») гласит, что стороны вправе в одностороннем порядке отказаться от ранее согласованной арбитражной оговорки в силу оснований, указанных в статье 404 Гражданского кодекса. В частности, сторона вправе в одностороннем порядке отказаться от арбитража, если: (i) исполнение контрактного обязательства по разрешению спора в арбитражном порядке не представляется возможным; (ii) другая сторона признана банкротом в судебном порядке; и (iii) государственный акт, который послужил основанием для выбора арбитража в качестве процедуры разрешения спора, был изменен или отменен. Исходя из нашей интерпретации законодательства, мы предполагаем, что положения Закона об арбитраже должны применяться только в отношении казахстанского арбитража (в отличие от международного коммерческого арбитража, например, Лондонского международного арбитражного суда). Однако, положения Закона об арбитраже изложены весьма нечетко и могут быть интерпретированы как включающие международный коммерческий арбитраж тоже. При отсутствии какой-либо судебной практики или официальных разъяснений по данному вопросу со стороны уполномоченных органов, сложно с уверенностью предсказать, как некоторые положения Закона об арбитраже (статья 9.5, в частности) будут толковаться соответствующими государственными органами и судами в Казахстане.

3.4 Какие требования применяются в отношении вручения процессуальных документов, и существуют ли различия между требованиями к вручению местным авиалиниям/сторонам и иностранным авиалиниям/сторонам?

В соответствии со статьей 127.4 Гражданского процессуального кодекса, процессуальные извещения направляются: (a) по адресу, номеру сотовой связи или электронному адресу физического лица, участвующего в деле, либо по его рабочему адресу, если лицо не обнаружено по указанному адресу; и (b) по месту нахождения юридического лица, участвующего в деле (по адресу, указанному в учредительных документах или государственном реестре юридических лиц (ст. 29.2 Гражданского процессуального кодекса).

Никаких различий между требованиями к вручению судебных извещений местным и иностранным авиалиниям/сторонам не предусмотрено.

В соответствии с законодательством Республики Казахстан, назначение агента для вручения процессуальных документов не запрещено. Однако, учитывая вышеуказанные требования по вручению процессуальных документов, предусмотренные Гражданским процессуальным кодексом, не ясно, каким образом казахстанские суды будут толковать положения, касающиеся назначения казахстанским контрагентом агента по вручению процессуальных документов. Тем не менее, следует отметить, что назначение агента по вручению процессуальных документов является обычной практикой в Казахстане в тех случаях, когда документы по сделке предусматривают участие иностранного юридического лица в качестве одной из сторон.

3.5 Какие в вашей юрисдикции доступны средства правовой защиты со стороны судов или арбитражных судов, как i) временные, так и ii) окончательные?

Временные меры

Следующие временные меры обеспечения доступны со стороны казахстанских судов:

- (i) наложение ареста на имущество, принадлежащее ответчику и находящееся у него или у третьих лиц (за исключением наложения ареста на деньги, находящиеся на корреспондентском счете банка, и на имущество, являющееся предметом по операциям репо, заключенным в торговых системах организаторов торгов методом так называемых открытых торгов, а также на деньги, находящиеся на банковских счетах, на которые поступают суммы заработной платы, на обязательные пенсионные взносы, пенсионные активы и пенсионные накопления, пособия и социальные выплаты, выплачиваемые из государственного бюджета или Государственного фонда социального страхования, жилищные выплаты, на деньги, внесенные на условиях депозита нотариуса, находящиеся на банковских счетах по договору об образовательном накопительном вкладе, а также на активы фонда социального медицинского страхования);
- (ii) запрещение ответчику совершать определенные действия;
- (iii) запрещение третьим лицам передавать имущество ответчику по обязательствам, срок исполнения которых наступил, или выполнять по отношению к ответчику иные обязательства, предусмотренные законом или договором;
- (iv) приостановление реализации имущества в случаях предъявления иска об освобождении имущества от ареста и (или) оспаривания результатов оценки имущества должника;
- (v) приостановление действия оспариваемого правового акта государственного органа, органа местного самоуправления (за исключением правового акта Национального Банка Республики Казахстан);
- (vi) приостановление взыскания по исполнительному листу, оспариваемому должником в судебном порядке;
- (vii) приостановление внесудебной реализации предмета залога;
- (viii) приостановление оспариваемых актов и действий судебного исполнителя, связанных с обращением взыскания на имущество, совершаемых в исполнительном производстве;
- (ix) другие обеспечительные меры в случае необходимости и по усмотрению суда.

В случае арбитражного разбирательства, стороны имеют право обратиться в суд с заявлением о введении обеспечительных мер, указанных выше (ст. 39 Закона об арбитраже). Кроме того, арбитражный суд сам может выдать приказ о применении обеспечительных мер, если стороны не договорились об ином (ст. 20.6 Закона об арбитраже). Тем не менее, в Законе об арбитраже не определено какие конкретные меры могут быть применены арбитражным судом. Исходя из нашего понимания закона, арбитражный суд вправе вынести приказ о применении любой меры по своему усмотрению.

В случаях, предусмотренных Кейптаунской конвенцией (лизинг, ипотека, предварительная покупка с резервированием права собственности на воздушное судно - статья 2 Кейптаунской конвенции), истец специально уполномочен обращаться с заявлением о вынесении решения, санкционирующего или предписывающего, что он вправе:

- (a) принять во владение предоставленный ему объект или установить контроль над ним;
- (b) продать или передать в лизинг любой такой объект;

- (с) инкассировать или получить любые доходы или прибыль, которые образуются в результате управления таким объектом или его использования (ст. 8.2 Кейптаунской конвенции).

Помимо этого, статья 13 Кейптаунской конвенции предусматривает право кредитора, который представил доказательство неисполнения обязательства должником, обращаться в суд с заявлением о вынесении решения, предусматривающего следующие обеспечительные меры:

- (i) сохранение объекта и его стоимости;
- (ii) передача объекта во владение, под контроль или на хранение;
- (iii) запрещение изменения местонахождения объекта;
- (iv) передаче объекта в лизинг или, за исключением случаев, охватываемых подпунктами (i)-(iii) выше, в управление с извлечением дохода.

Указанные обеспечительные меры предусмотрены в дополнение к средствам правовой защиты, доступным для кредитора в соответствии с законодательством Республики Казахстан (ст. 13.4 Кейптаунской конвенции).

При принятии любого из указанных выше решений суд может установить такие условия, которые он сочтет нужным для защиты интересов третьих лиц в случае, если кредитор:

- (а) при исполнении любого из указанных выше решений допустит неисполнение какого-либо из своих обязательств перед должником по Кейптаунской конвенции или Авиационному протоколу;
- (b) полностью или частично не сформулирует своей позиции в рамках вынесения окончательного решения по делу (ст. 13 Кейптаунской конвенции).

Окончательные меры

Решение, принятое соответствующим казахстанским государственным судом в отношении арбитражного решения, вынесенного арбитражным судом, рассматривается как окончательное (финальное) средство правовой защиты, доступное для сторон, с учетом права сторон на обжалование судебного/арбитражного решения (см. п. 3.6 ниже).

3.6 Существует ли право обжалования в суде постановлений суда или арбитражных решений? Если да, то при каких обстоятельства такое право возникает?

Обжалование судебного постановления

Казахстанское гражданское судопроизводство включает в себя три этапа: первая инстанция; апелляционная инстанция; и кассационная инстанция.

Судебные постановления по гражданским делам, как правило, выносятся судами первой инстанции – районными судами (ст. 8.1 Конституционного Закона Республики Казахстан «О судебной системе и статусе судей» № 132-III от 25 декабря 2000 года (далее - **«Закон о судебной системе»**)).

Любое постановление, вынесенное судом первой инстанции, может быть обжаловано в суде апелляционной инстанции (который является судом более высокого уровня в судебной системе Казахстана) без какого-либо конкретного основания. Заявитель должен обосновать, почему обжалуемое постановление суда является незаконным или некорректным, а также указать какие именно изменения должны быть внесены судом апелляционной инстанции в обжалуемое постановление суда (ст. 404.1 Гражданского процессуального кодекса).

Для районных судов судами апелляционной инстанции являются областные суды, суд города Алматы и города Астаны (ст. 402 Гражданского процессуального кодекса). Апелляционная жалоба может быть подана до того, как соответствующее постановление суда вступит в законную силу, т.е. в течение одного месяца с момента его вынесения или,

если заявитель не является участником судебного процесса, с момента направления копии постановления суда заявителю (ст. 403.3 Гражданского процессуального кодекса).

Кассационная инстанция осуществляется Верховным судом Республики Казахстан (далее - «**Верховный суд**»). Кассационная жалоба может быть направлена в Верховный суд при условии предварительного рассмотрения жалобы по тому же делу судом апелляционной инстанции (ст. 434.1 Гражданского процессуального кодекса), т.е. невозможно обратиться непосредственно в суд кассационной инстанции без предварительного обращения в суд апелляционной инстанции.

Кассационная жалоба в отношении решения суда апелляционной инстанции может быть подана в течение шести месяцев с момента вступления в силу такого решения суда апелляционной инстанции (ст. 436.1 Гражданского процессуального кодекса).

Не подлежат обжалованию в кассационном порядке судебные акты по следующим делам (ст. 434.2 Гражданского процессуального кодекса):

- (i) дела, рассмотренные в порядке так называемого «упрощенного производства» (как правило, неоспоримые случаи, например, случаи выплаты бесспорной суммы и т.д.);
- (ii) дела, разрешенные мировым соглашением, соглашением об урегулировании спора в порядке так называемой «партисипативной процедуры»;
- (iii) дела, связанные с имущественными интересами физических лиц, при сумме иска менее 2 000 месячных расчетных показателей* (приблизительно 14 000 долларов США), и юридических лиц, при сумме иска менее 30 000 месячных расчетных показателей (приблизительно 210 000 долларов США);
- (iv) дела, разрешенные в связи с отказом от иска; и
- (v) дела об урегулировании неплатежеспособности, а также дела по спорам, возникающим в рамках реабилитационной процедуры и процедуры банкротства, в том числе о признании сделок, заключенных должником, недействительными, о возврате имущества должника, о взыскании дебиторской задолженности по искам банкротного или реабилитационного управляющего.

* Месячный расчетный показатель представляет собой специальный показатель, значение которого устанавливается на ежегодной основе Законом о республиканском бюджете, для расчета государственных штрафов, социальных пособий, налогов и т.д. В 2017 году, месячный расчетный показатель равен 2 269 тенге или приблизительно 7 долларов США.

Обжалование арбитражного решения

Казахстан является участником Нью-Йоркской конвенции 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (далее - «**Нью-Йоркская конвенция**»). Таким образом, иностранные арбитражные решения, полученные в государстве, которое является участником Конвенции, как правило, подлежат признанию и исполнению в Республике Казахстан, с учетом соблюдения условий обеспечения исполнения, изложенных в Конвенции и процедурах, применимых в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

В соответствии с Нью-Йоркской конвенцией и Закон об арбитраже, приведенном в соответствие с Нью-Йоркской конвенцией, арбитражное решение является окончательным и не подлежит пересмотру по существу. Государственный суд может отменить арбитражное решение исключительно в случае определенных процессуальных нарушений (например, неуведомление стороны спора, либо если спор между одними и теми же сторонами, по одному и тому же вопросу и по одним и тем же основаниям уже был урегулирован другим судебным постановлением или арбитражное решение, которое вступило в законную силу, и т.д. - см. ст. 5.1 Нью-Йоркской конвенции и ст. 52.1 Закона об арбитраже). Кроме того, арбитражное решение может быть отменено, если суд посчитает, что такое арбитражное решение противоречит публичному порядку

Республики Казахстан либо спор, по которому вынесено арбитражное решение, не может являться предметом арбитражного разбирательства по законодательству Республики Казахстан (ст. 5.2 Нью-Йоркской конвенции и ст. 52.2 Закона об арбитраже).

Кроме того, отечественные арбитражные решения могут быть пересмотрены на основании вновь открывшихся обстоятельств (ст. 51 Закона об арбитраже). Основанием для пересмотра, в этом случае, являются:

- a) решение суда, основанное на доказательствах, полученных из заведомо ложных свидетельских показаний или заключения эксперта, заведомо неправильного перевода, в связи с подложностью документов либо вещественных доказательств, повлекших за собой принятие незаконного либо необоснованного арбитражного решения;
- b) решение суда, основанное на преступных действиях сторон, участвующих в споре, третьих лиц, их представителей или арбитра, которые были совершены в ходе рассмотрения дела;
- c) решение Конституционного Совета Республики Казахстан по вопросам несоблюдения Конституции или иного нормативного правового акта, на котором основывается арбитражное решение (ст. 51.1 Закона об арбитраже).

Заявление о пересмотре арбитражного решения по вновь открывшимся обстоятельствам подается и рассматривается в арбитражном суде, вынесшем решение, в течение трех месяцев со дня установления обстоятельств, послуживших основанием для пересмотра, если иной срок не установлен арбитражным регламентом или соглашением сторон. Дела о пересмотре арбитражного решения по вновь открывшимся обстоятельствам рассматриваются и разрешаются арбитражем в срок до одного месяца. (ст. 51.2 Закона об арбитраже).

4 Коммерческие вопросы и вопросы нормативного регулирования

4.1 Какой подход используется в вашей стране для регулирования совместных предприятий между конкурирующими авиакомпаниями?

Применительно к совместным предприятиям между конкурирующими авиакомпаниями не существует специального правового режима. Таким образом, в этих случаях применяются общие правила конкуренции.

В соответствии с казахстанским законодательством, вопросы конкуренции регулируются Предпринимательским кодексом и правовыми актами антимонопольного органа - Комитета по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей Министерства национальной экономики Республики Казахстан (далее - «КРЕМЗК»).

В области совместных предприятий, КРЕМЗК регулирует вопросы так называемой «экономической концентрации», как указано в п. 4.4 ниже.

4.2 Как компетентные органы по вопросам конкуренции в вашей юрисдикции определяют «соответствующий рынок» для целей слияний и поглощений?

В казахстанском законодательстве не предусмотрено конкретного определения «соответствующего рынка» для целей слияний и поглощений. Согласно общему определению, «товарным рынком» является «сфера оборота товара или взаимозаменяемых товаров, определяемая исходя из экономической, территориальной и технологической возможности потребителя приобрести товар» (ст. 175.2 Предпринимательского кодекса).

Стоит отметить, что антимонопольные положения Предпринимательского кодекса имеют экстерриториальный характер; а именно, могут применяться к действиям, совершенным за пределами Республики Казахстан, если в результате таких действий выполняется одно из следующих условий:

- (1) такие действия прямо или косвенно затрагивают находящиеся на территории Республики Казахстан основные средства или нематериальные активы либо акции (доли участия) субъектов рынка, либо имущественные или неимущественные права в отношении юридических лиц Республики Казахстан;
- (2) ограничение конкуренции в Республике Казахстан (ст. 161.2 Предпринимательского кодекса).

4.3 Существует ли в вашей юрисдикции система уведомления, посредством которой стороны соглашения могут получить согласование/антимонопольный иммунитет со стороны регулирующих органов?

Да. Субъекты рынка, имеющие намерение достичь соглашения и желающие удостовериться, что соглашение будет соответствовать требованиям антимонопольных положений законодательства, могут обратиться в КРЕМЗК с заявлением о рассмотрении проекта соглашения и подтверждения его соответствия с точки зрения антимонопольного законодательства. КРЕМЗК выдает решение о том, соответствует ли проект соглашения казахстанскому антимонопольному законодательству в течение 30 календарных дней со дня получения соответствующего заявления от субъекта рынка (ст. 171 Предпринимательского кодекса).

4.4 Каким образом в вашей юрисдикции регулируются слияния, поглощения и полнофункциональные совместные предприятия?

В отношении слияний, поглощений и совместных предприятий, КРЕМЗК регулирует вопросы так называемой «экономической концентрации».

Экономическая концентрация требует предварительного согласования или уведомления постфактум (в зависимости от вида сделки) КРЕМЗК.

Следующие случаи признаются «экономической концентрацией» и регулируются КРЕМЗК:

- (1) реорганизация субъекта рынка (далее - «**Субъект рынка**») путем слияния или присоединения; Субъектом рынка является юридическое лицо Республики Казахстан, а также иностранной юридическое лицо (его филиал или представительство), осуществляющие предпринимательскую деятельность;
- (2) приобретение лицом (группой лиц) голосующих акций (долей участия в уставном капитале) Субъекта рынка, при котором такое лицо (группа лиц) получает право распоряжаться более чем пятьюдесятью процентами указанных акций (долей участия в уставном капитале), если до приобретения такое лицо (группа лиц) не распоряжалось (не распоряжалась) акциями (долями участия в уставном капитале) данного Субъекта рынка или распоряжалось пятьюдесятью или менее процентами голосующих акций (долей участия в уставном капитале) указанного Субъекта рынка (за исключением поглощения (присоединения) на этапе создания юридического лица);
- (3) получение в собственность, владение и пользование Субъектом рынка (группой лиц) основных производственных средств и/или нематериальных активов другого Субъекта рынка, если балансовая стоимость имущества, составляющего предмет сделки (взаимосвязанных сделок), превышает десять процентов балансовой стоимости основных производственных средств и нематериальных активов Субъекта рынка, отчуждающего или передающего имущество;
- (4) приобретение Субъектом рынка прав (в том числе на основании договора о доверительном управлении, договора о совместной деятельности, договора поручения), позволяющих давать обязательные для исполнения указания другому Субъекту рынка при ведении им предпринимательской деятельности либо осуществлять функции его исполнительного органа;

- (5) участие одних и тех же физических лиц в исполнительных органах, советах директоров, наблюдательных советах или других органах управления двух и более Субъектов рынка при условии руководства такими физическими лицами предпринимательской деятельности таких Субъектов рынка (ст. 201 Предпринимательского кодекса).

Некоторые сделки, в том числе, помимо прочего, внутригрупповые сделки одной и той же группы лиц, не являются экономической концентрацией и, следовательно, освобождаются от необходимости получения предварительного согласия КРЕМЗК или его уведомления постфактум.

Предварительное согласие КРЕМЗК необходимо в случаях, указанных в пп. 1), 2) и 3) выше, его уведомление - в случаях, указанных в пп. 4) и 5), если совокупная балансовая стоимость активов *или* общего товарооборота целевой компании *и* приобретателя (его группы лиц) за последний финансовый год превышает десятимиллионнократный размер месячного расчетного показателя, что составляет около 70 000 000 долларов США (ст. 201.3 Предпринимательского кодекса).

4.5 Особенности процедуры, включая временные рамки получения одобрения и расходы, связанные с уведомлением.

Для получения предварительного одобрения КРЕМЗК в отношении сделок, указанных в пп. (1), (2) и (3) выше, лицо, принявшее соответствующее решение или учредители (участники) Субъекта рынка (в случае (1)) или приобретателя (в случае (2) и (3)) подают заявление вместе с документами и информацией, перечень которых предусматривается в Предпринимательском кодексе (ст.ст. 202 и 203 Предпринимательского кодекса). Такие документы и информация должны быть достаточно подробными и, на практике, подготовка всех документов занимает некоторое время.

КРЕМЗК обязан проверить полноту представленных материалов и принять заявление к рассмотрению либо вернуть заявителю в виду неполноты данных.

КРЕМЗК рассматривает заявление в течение 30 дней после его принятия к рассмотрению, с учетом приостановления, в случае, если КРЕМЗК запросит дополнительные документы или информацию от заявителя (ст. 205 Предпринимательского кодекса).

Сделки, указанные в пп. (1), (2) и (3) выше, должны быть заключены в течение одного года с момента получения одобрения/согласия КРЕМЗК, в противном случае необходимо получения нового согласия КРЕМЗК (ст. 208.4 Предпринимательского кодекса).

Уведомление КРЕМЗК о сделках, указанных в пп. (4) и (5) выше, осуществляется в течение 45 дней после совершения сделки (ст. 201.8 Предпринимательского кодекса).

Получение предварительного одобрения КРЕМЗК/его уведомление постфактум осуществляется бесплатно.

4.6 Существуют ли какие-либо специальные правила, регулирующие авиационный сектор в отношении финансовой поддержки эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, включая (без ограничения) поддержку со стороны государства?

В сфере авиации не существуют специальных правил в отношении финансовой поддержки эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, включая государственную поддержку, кроме указанных ниже.

Местные авиакомпании могут получать государственные субсидии в отношении конкретных маршрутов, как описано в п. 4.7.

Предоставление таких субсидий регулируется следующими правовыми актами:

- Законом об авиации;

- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил субсидирования авиамаршрутов» № 1511 от 31 декабря 2010 года (далее - «**Правила субсидирования авиамаршрутов**»);
- Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил проведения конкурса на субсидируемые авиамаршруты и выдачи свидетельств на субсидируемые авиамаршруты для оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок » № 69 от 31 января 2013 года (далее - «**Правила проведения конкурса на субсидируемые авиамаршруты**»).

4.7 Доступны ли государственные субсидии в отношении определенных маршрутов? Каковы критерии получения таких субсидий?

Как уже говорилось в п. 4.6 выше, местные авиакомпании могут получить субсидии в отношении конкретных маршрутов.

Регулярные маршруты, в отношении которых могут быть предоставлены государственные субсидии, определяются на основании постановлений Правительства, КГА и местных органов самоуправления областей Казахстана, а также городов Алматы и Астаны, если авиаперевозки на таких маршрутах не обеспечивают уровень дохода, необходимый для эффективного функционирования авиамаршрута (п. 2 Правил субсидирования авиамаршрутов). Субсидии предоставляются из республиканского бюджета или местных бюджетов областей Казахстана, а также городов Астаны и Алматы, в зависимости от маршрута (п. 3 Правил субсидирования авиамаршрутов). Субсидированию подлежит разница между доходом, полученным авиакомпанией от перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа, и суммой эксплуатационных расходов, формирующихся при авиаперевозке, в пределах годовой суммы выделенных бюджетных субсидий по каждому авиамаршруту. (п. 2 Правил субсидирования авиамаршрутов).

Для получения субсидии авиакомпания должна выиграть конкурс на право осуществлять перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты по авиамаршрутам, подлежащим субсидированию. Организацией и проведением конкурса занимается КГА.

Для принятия участия в конкурсе, авиакомпания должна соответствовать следующим критериям:

- (1) быть зарегистрированными в Республике Казахстан и иметь Сертификат эксплуатанта воздушного судна;
- (2) иметь допуск на выполнение регулярных внутренних коммерческих воздушных перевозок;
- (3) не иметь задолженности по налогам и другим обязательным платежам в бюджет;
- (4) иметь неснижаемый резерв финансовых средств, необходимый для обеспечения регулярных воздушных перевозок (п. 9 Правил проведения конкурса на субсидируемые авиамаршруты).

Авиакомпания, которая соответствует вышеуказанным требованиям и выбранная победителем конкурса специальной конкурсной комиссией, созданной КГА, получает Свидетельство на субсидируемый авиамаршрут (п. 43 Правил проведения конкурса на субсидируемые авиамаршруты).

Победитель конкурса и администратор соответствующей бюджетной программы заключают соглашение по форме, установленной Правилами субсидирования авиамаршрутов (п. Правил субсидирования авиамаршрутов).

4.8 Какие основные нормативно-правовые документы регулируют вопросы получения, хранения и использования данных о пассажирах, и какие права имеют пассажиры в отношении своих данных, находящихся у авиакомпаний?

В казахстанском законодательстве не существует определенного правового акта, регулирующего приобретение, хранение и использование данных о пассажирах.

Закон Республики Казахстан «О персональных данных и их защите» № 94-V от 21 мая 2013 года (далее - «**Закон о персональных данных**») является законодательным актом, который, как правило, регулирует сбор, обработку и защиту, а также распространение персональных данных.

В соответствии со статьей 1.2 Закона о персональных данных, термин «персональные данные» означает сведения, относящиеся к *определенному или определяемому на их основании субъекту персональных данных*, зафиксированные на электронном, бумажном и/или ином материальном носителе (ст. 1.2 Закона о персональных данных). Имя, паспортные данные и другие сведения о пассажире, полученные авиакомпанией, рассматриваются в качестве персональных данных и охраняются Законом о персональных данных.

Авиакомпании должны использовать персональные данные пассажиров только для конкретной цели, указанной авиакомпанией (предположительно, только для целей авиаперевозки пассажиров и связанных с этим целей) (ст. 14 Закона о персональных данных).

Авиакомпании обеспечивают конфиденциальность персональных данных, полученных от пассажиров, путем соблюдения требования о неразглашении персональных данных без согласия пассажира или на основании законодательных требований (ст. 11 Закона о персональных данных). Авиакомпании также обязаны обеспечить защиту хранящихся у них персональных данных путем принятия защитных мер, предусмотренных Законом о персональных данных, в том числе предотвращения несанкционированного доступа к персональным данным (ст. 22 Закона о персональных данных).

Сбор и обработка персональных данных пассажира осуществляется только с его согласия, с учетом определенных исключений (например, если такой сбор и обработка требуется государственными органами Республики Казахстан) (ст. 7 Закона о персональных данных). Согласие может быть предоставлено или отозвано в письменной или электронной форме. Трансграничная передача персональных данных допускается только на территорию страны, которая обеспечивает из защиту, с согласия пассажира, и если такая передача осуществляется в рамках международных договоров, стороной которых является Казахстан (ст. 16 Закона о персональных данных).

Основными правами субъектов персональных данных (в том числе пассажиров) в отношении их персональных данных являются (ст. 24 Закона о персональных данных):

- (1) Знать о наличии у авиакомпании своих персональных данных, а также получать информацию, содержащую подтверждение факта, цели, источников, способов сбора и обработки персональных данных, а также перечень персональных данных, находящихся у авиакомпании и сроки ее обработки и хранения.
- (2) Требовать изменения и дополнения своих персональных данных при наличии оснований, подтвержденных соответствующими документами.
- (3) Требовать блокирования своих персональных данных в случае наличия информации о нарушении условий сбора, обработки персональных данных.
- (4) Отозвать свое согласие на сбор, обработку персональных данных.
- (5) Дать согласие (отказаться) на распространение своих персональных данных в общедоступных источниках персональных данных.
- (6) На защиту своих прав и законных интересов, в том числе возмещение морального и материального вреда.

4.9 В случае утраты данных перевозчиком, какие предусмотрены обязательства в отношении авиакомпании, по чьей вине были утрачены данные, и предусмотрены ли какие-либо меры ответственности?

В случае потери личных данных пассажиров, авиакомпании могут нести гражданско-правовую (в отношении компании может быть возбужден иск о возмещении ущерба, включая моральный ущерб), административную и уголовную ответственность.

Как уже упоминалось выше, авиакомпании обязаны обеспечивать защиту хранящихся у них персональных данных. Невыполнение обязательства по защите персональных данных, если результатом такого невыполнения явилась потеря персональных данных, может повлечь административный штраф в размере до 1 000 месячных расчетных показателей (приблизительно 7 000 долларов США) (ст. 79.4 Кодекса Республики Казахстан «Об административных правонарушениях» № 235-V от 5 июля 2014 года) (далее - «**Административный кодекс**»).

Если потеря персональных данных причинила существенный вред правам и интересам пассажира, это может повлечь уголовную ответственность в виде штрафа в размере до 3 000 месячных расчетных показателей (приблизительно 21 000 долларов США), либо исправительных работ в том же размере, либо ограничения свободы на срок до двух лет, либо лишения свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового (ст. 147.1 Уголовного кодекса Республики Казахстан № 226-V от 3 июля 2014 года).

4.10 Какие доступны механизмы защиты интеллектуальной собственности (например, товарных знаков) и прочих активов и данных проприетарного характера?

Казахстан является участником и ратифицировал следующие основные международные договоры в области защиты интеллектуальной собственности: (i) Парижской конвенции по охране промышленной собственности от 20 марта 1883 года, (ii) Мадридского соглашения о международной регистрации знаков от 14 апреля 1891 года и Протокол к нему (далее - «**Мадридская конвенция**»); (iii) Ниццкого соглашения о международной классификации товаров и услуг для регистрации знаков от 15 июня 1997 года; (vi) Евразийской патентной конвенции от 9 сентября 1994 года; и (v) Договора о патентной кооперации от 19 июня 1970 года (далее - «**РСТ**»).

Основными законодательными актами в области защиты интеллектуальной собственности являются: (i) Гражданский кодекс Республики Казахстан (Особенная часть от 1 июля 1999 года) (далее - «**Гражданские кодекс**»); (ii) «Патентный Закон Республики Казахстан» № 427-І от 16 июля 1999 года (далее - «**Патентный закон**»); (iii) Закон Республики Казахстан «Об авторском праве и смежных правах» № 6-І от 10 июня 1996 года (далее - «**Закон об авторском праве**»); и (iv) Закон Республики Казахстан «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров» № 456-І от 26 июля 1999 года (далее - «**Закон о товарных знаках**»).

Основным Компетентным органом в области защиты интеллектуальной собственности является Министерство юстиции Республики Казахстан (далее - «**Министерство юстиции**»).

Статья 970 Гражданского кодекса предусматривает следующие общие средства защиты интеллектуальной собственности, предусмотренные в Республике Казахстан:

- (1) обращение в суд и арбитраж;
- (2) изъятие материальных объектов, в результате использования которых были нарушены исключительные права, и материальных объектов, созданных в результате нарушения исключительных прав;
- (3) обязательной публикации о допущенном нарушении, с включением сведений о том, кому принадлежит нарушенное право; а также
- (4) другие средства и меры правовой защиты, предусмотренные законодательством.

Такие другие средства и меры правовой защиты описаны ниже.

Охрана товарных знаков

Правовая защита товарных знаков на территории Республики Казахстан обеспечивается после их регистрации в Государственном реестре товарных знаков, который ведется Национальным институтом интеллектуальной собственности Комитета по правам

интеллектуальной собственности Министерства юстиции (далее - «НИИС»). Регистрация товарного знака подтверждается выписками из Государственного реестра товарных знаков. Незарегистрированные товарные знаки также могут быть защищены, если это предусмотрено международными договорами, участником которых является Казахстан. Владелец зарегистрированного товарного знака имеет исключительное право пользования и распоряжения таким товарным знаком на территории Республики Казахстан, и никто не может использовать зарегистрированный товарный знак без согласия владельца (ст. 4 Закона о товарных знаках).

В целях обеспечения защиты товарных знаков на территории стран, являющихся сторонами Мадридской конвенции, товарный знак должен быть зарегистрирован в Международном бюро Всемирной организации интеллектуальной собственности (далее - «ВОИС»). Международная регистрация товарного знака в ВОИС в Казахстане производится через НИИС. НИИС уполномочен принимать международные заявки, подготовленные в соответствии с Мадридской конвенцией и направлять их в ВОИС (ст. 1 Мадридской конвенции, ст. 3-1 Закона о товарных знаках).

Охрана авторского права

Авторское право распространяется на произведения науки, литературы и искусства, которые являются результатами творческой деятельности, независимо от их цели, содержания и значения, а также способов и форм выражения. Защита авторских прав обеспечивается законами Республики Казахстан; в основном, Законом об авторском праве. Статья 49.1 Закона об авторском праве предусматривает, что защита авторских и смежных прав осуществляется судом путем:

- (1) признания прав;
- (2) восстановления положения, существовавшего до нарушения прав;
- (3) пресечения действий, нарушающих право или создающих угрозу его нарушения;
- (4) возмещения убытков, включая упущенную выгоду;
- (5) взыскания дохода, полученного нарушителем вследствие нарушения авторских и/или смежных прав;
- (6) выплаты компенсации в сумме от 100 до 15 000 месячных расчетных показателей, определяемой по усмотрению суда, или в двукратном размере стоимости права использования произведения, определяемой исходя из цены, которая обычно взимается за правомерное использование произведения. Размер компенсации определяется судом вместо возмещения убытков или взыскания дохода; и
- (7) другие меры, предусмотренные законодательством.

Авторское право на произведение науки, литературы и искусства возникает в силу факта его создания и не требует регистрации произведения или соблюдения каких-либо формальностей (ст. 9 Закона об авторском праве). Владелец авторского права может зарегистрировать свои права на научные, литературные и художественные произведения в Государственном реестре авторских прав в любое время, подтвердив такие права; Реестр ведется Министерством юстиции (ст. 9-1 Закона об авторском праве).

Охрана патентных прав

В целях защиты прав автора элемента промышленной собственности (изобретения, полезной модели или промышленного образца), автор может зарегистрировать патент на такие объекты в Государственном реестре изобретений, Реестре полезных моделей и Реестре промышленных образцов, которые ведутся НИИС (ст. 16-26 Патентного закона).

Казахстан является участником РСТ, что обеспечивает защиту патентных прав на территории стран, являющихся участниками РСТ. Для обеспечения такой защиты, можно зарегистрировать патент в ВОИС через НИИС путем подачи международной заявки в соответствии с РСТ. НИИС уполномочен направлять международные заявки в ВОИС (ст. 3 РСТ и ст. 4-1 Патентного закона).

Общая защита

Таможенные органы ведут специальный реестр прав интеллектуальной собственности. Владельцы объектов интеллектуальной собственности (например, товарных знаков) могут запросить, чтобы таможенные органы включили такие объекты в свой реестр. Таможенные органы смогут задержать импорт любых товаров, включающих такие зарегистрированные объекты интеллектуальной собственности, в течение 10 рабочих дней. Таможенные органы уведомляют законных владельцев прав на объекты интеллектуальной собственности о предлагаемом импорте, предоставив тем самым владельцам возможность оспорить такой импорт или запросить применение обеспечительных мер. Если владелец прав не предпринимает никаких действий в течение указанного 10-дневного периода, таможенные органы прекращают приостановление импорта (раздел 53 Кодекса Республики Казахстан «О таможенной деятельности в Республике Казахстан» № 296-IV от 30 июня 2010 года).

Споры, связанные с защитой интеллектуальной собственности, рассматриваются гражданскими судами Республики Казахстан. Тем не менее, в некоторых случаях, предусмотренных Законом о товарных знаках, Патентным законом и Закон о селекционных достижениях, существует специальная процедура досудебного разрешения споров, осуществляемая Апелляционным советом Министерства юстиции (ст. 41 Закона о товарных знаках).

4.11 Существуют ли какие-либо законодательные акты, регулирующие право отказа в посадке/отмены рейса?

Закон об авиации и Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте» № 540 от 30 апреля 2015 года (далее - «**Правила воздушных перевозок**») являются основными законодательными актами, регулиющими права отказа в посадке.

Авиакомпания вправе отказать в посадке пассажиру в следующих случаях:

- (i) отказ пассажира от досмотра перед полетом воздушного судна;
- (ii) нарушение пассажиром Правил воздушных перевозок и/или совершение пассажиром действий, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна;
- (iii) если пассажир находится в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения, что может создать угрозу здоровью самого пассажира или безопасности находящихся на борту воздушного судна лиц и имущества, а также неудобства другим пассажирам;
- (iv) невыполнение пассажирами своих обязанностей на борту воздушного судна, предусмотренных Законом об авиации (например, пристегнуть ремни, соблюдать порядок поведения на борту и т.п.) (ст. 78.2 Закона об авиации и п. 22 Правил воздушных перевозок);
- (v) если перевозка технически невозможна в следующих случаях (о чем пассажир должен уведомить авиакомпанию за пять календарных дней до полета): (a) ограниченная подвижности пассажира; (b) сопровождение собаки-поводыря; (c) наличие инфекционной болезни; (d) перевозка животных/птиц; (e) наличие багажа сверх установленной нормы провоза; (f) наличие багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна; (g) перевозка оружия, боеприпасов (п. 15 Правил воздушных перевозок);
- (vi) пассажиром является беременная женщина, если срок родов наступит в течение семи календарных дней (на основании медицинской справки) (п. 34 Правил воздушных перевозок).

В случае отмены рейса авиакомпанией, стоимость билета возвращается пассажиру в соответствии с договором воздушной перевозки, заключенным между пассажиром и авиакомпанией (ст. 78.3 Закона об авиации).

В случае отказа в посадке в виду позднего прибытия и отправления воздушного судна, отмены рейса или замены перевозчика, перевозчик обязан (в зависимости от срока, на который пассажиру отказано в посадке) организовать для пассажиров питание, напитки, телефонную связь, размещение, компенсацию, перевозку пассажира ближайшим рейсом до пункта назначения, и т.п. (ст. 86 Закона об авиации).

4.12 Какими полномочиями обладают компетентные органы в связи с поздним прибытием и отправлением рейсов?

КГА вправе рассматривать административные дела, возбужденные против авиакомпании за ненадлежащее исполнение или неисполнение своих обязательств, указанных в п. 4.11 выше, в случае позднего прибытия и отправления рейсов. Несвоевременное исполнение или неисполнение таких обязательств влечет штраф в размере до 1 000-кратного месячного расчетного показателя (около 7 000 долларов США) (ст. 567 и 691.3 Административного кодекса).

4.13 Существуют ли специальные законодательные акты, регулирующие деятельность администрации аэропортов? Если да, какие обязательства, в широком смысле, несет администрация аэропортов?

В соответствии с казахстанским законодательством, деятельностью аэропортов руководят так называемые «эксплуатанты аэропортов», использующие аэропорты на основании права собственности или на других правовых основаниях. Следующие лица могут действовать в качестве эксплуатантов аэропортов: (i) юридическое лицо Республики Казахстан, и (ii) иностранное юридическое лицо на основании международного договора, ратифицированного Республикой Казахстан (ст. 64.1 Закона об авиации).

Эксплуатант аэропорта:

- (1) обеспечивает и контролирует соблюдение безопасности полетов и авиационной безопасности на территории аэропорта, в том числе физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность на территории аэропорта;
- (2) создает комиссию по контролю за деятельностью, которая может представлять угрозу безопасности полетов на приаэродромной территории;
- (3) ведет суточный план по приему и отправке воздушных судов, обеспечивает его выполнение, ведет учет и анализ регулярности отправок, взлетов и посадок воздушных судов;
- (4) представляет отчеты о соблюдении безопасности полетов, авиационной безопасности, аудиторские, бухгалтерские отчеты по запросу КГА;
- (5) имеет право закрытия аэропорта для приема и отправки гражданских воздушных судов в связи с техническими и метеорологическими условиями, угрожающими безопасности полетов воздушных судов;
- (6) имеет право осуществлять навигационную деятельность, при этом расходы на осуществление такой деятельности не должны прямо или косвенно влиять на тарифы по регулируемым услугам (ст. 64.1 Закона об авиации).

Любой кандидат на должность первого руководителя эксплуатанта аэропорта должен соответствовать квалификационным требованиям, устанавливаемым КГА (ст. 64.2 Закона об авиации).

Эксплуатант аэропорта обязан внедрить систему управления безопасностью полетов в зависимости от объема и сложности выполняемых полетов (ст. 64.3 Закона об авиации).

Стоит отметить, что в соответствии с законодательством Республики Казахстан, определенные услуги, предоставляемые аэропортами (за исключением услуг в области транзитных воздушных транспортировок через территорию Республики Казахстан с техническими посадками в аэропортах Казахстана для некоммерческих целей) регулируются как услуги, предоставляемые в сфере естественных монополий (ст. 4.1.(9)

Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях» № 272-І от 9 июля 1998 года.

Исчерпывающий перечень конкретных регулируемых услуг устанавливается совместным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан № 119 от 5 марта 2011 года и приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий № 81-ОД от 3 марта 2011 года (далее - «**Перечень регулируемых услуг аэропорта**»). Такой перечень включает в себя услуги по взлету и посадке воздушных судов, обеспечение авиационной безопасности и предоставление парковочных мест для воздушных судов при определенных обстоятельствах (п. 11 Перечня регулируемых услуг аэропорта).

Услуги, включенные в Перечень регулируемых услуг аэропорта регулируются государственным органом в сфере естественных монополий - КРЕМЗК. В частности, КРЕМЗК устанавливает тарифы на регулируемые услуги аэропортов и предусматривает методологию расчета таких тарифов, выдает официальные утверждения в отношении определенных сделок, совершаемых аэропортами или связанных с аэропортами, получает различные отчеты от администрации аэропортов об их регулируемой деятельности, и т.д.

Услуги, не включенные в Перечень регулируемых услуг аэропорта осуществляются на конкурентной основе и регулируются общими положениями гражданского законодательства.

Кроме того, некоторые услуги в отношении внутренних рейсов классифицируются законодательством в качестве так называемых «социально значимых». Стоимость таких услуг регулируется КРЕМЗК, а аэропорты, предоставляющие такие услуги, подлежат дополнительному регулированию со стороны КРЕМЗК (ст. 124-5.1.4 Предпринимательского кодекса). Такие услуги включают в посадку/высадку пассажиров с использованием телескопических трапов, аренда объектов аэропорта, используемых для процесса транспортировки, обработка грузов, предоставление площади для регистрации пассажиров, а также обеспечение воздушных судов авиационным топливом и ГСМ.

4.14 Насколько применимо законодательство о защите прав потребителей к отношениям между эксплуатантом аэропорта и пассажирами?

В соответствии с казахстанским законодательством, следующие основные нормативные правовые акты регулируют общие вопросы защиты прав потребителей: Гражданский кодекс и Закон Республики Казахстан «О защите прав потребителей» № 274-ІV от 4 мая 2010 года. Оба правовых акта, как правило, применяются к отношениям между эксплуатантом аэропорта и пассажирами, если их положения не противоречат специальным нормативным правовым актам в области авиации.

4.15 Какие глобальные дистрибутивные системы (GDS) действуют в вашей юрисдикции?

Авиакомпании и туристические агентства Казахстана в основном используют следующие GDS: Amadeus и Galileo.

4.16 Существуют ли какие-либо требования в отношении собственности GDS, действующих в вашей юрисдикции?

В Казахстане не предусмотрено никаких требований в отношении собственности GDS.

4.17 Допускается ли вертикальная интеграция между эксплуатантами и аэропортами (и, если да, то при каких условиях)?

Никаких ограничений в отношении вертикальной интеграции между эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов не предусматривается, при условии, что она не противоречит антимонопольному законодательству.

5.1 Какие, на ваш взгляд, законодательные или нормативные изменения (если таковые имеются) или потенциальные тенденции развития, касающиеся авиационной отрасли, можно ожидать в течение следующей пары лет?

Ожидается, что 2017 год будет годом развития авиационной отрасли Казахстана, и в последнее время наблюдается несколько важных тенденций.

Внедрение программы IOSA

По состоянию на 1 января 2016 года ко всем авиакомпаниям применяется Программа аудита эксплуатационной безопасности авиакомпаний («IOSA») Международной ассоциации воздушного транспорта («IATA»), которая является международно признанной и принятой системой оценки, разработанной для оценки операционных систем управления и контроля авиакомпаний. До 1 января 2016 года, IOSA являлась добровольной программой; сейчас же она носит обязательный характер для всех авиакомпаний. Предполагается, что внедрение программы IOSA побудит авиакомпании соблюдать международные стандарты в области авиационной безопасности.* Помимо улучшения показателей безопасности, успешная сертификация IOSA позволит авиакомпаниям заключить соглашения с другими авиакомпаниями, которые будут способствовать дальнейшему развитию авиационной отрасли в Казахстане. Внедрение требования о прохождении аудита IOSA уже внесло свой вклад в процесс исключения казахстанских авиакомпаний из черного списка ЕС (смотрите ниже).

Исключение казахстанских авиакомпаний из черного списка ЕС

23 ноября 2016 года Комитетом ЕС по авиационной безопасности было принято решение исключить все казахстанские авиакомпании из так называемого «черного списка ЕС». С 19 по 23 сентября 2016 года Европейская комиссия провела техническую оценку авиационной безопасности полетов в Казахстане, результаты которой показали, что Казахстан успешно реализует стандарты ИКАО. Это является результатом работы, проводимой с 2009 года Правительством Республики Казахстан совместно со специалистами ИКАО, в направлении обеспечения соответствия Казахстана международным авиационным стандартам. Уровень соответствия стандартам ИКАО увеличился с 65 до 74%, при среднем европейском показателе - 76%.* Отныне любая казахстанская авиакомпания будет иметь возможность осуществлять полеты в европейские страны, при условии соблюдения определенных требований, установленных Европейской комиссией. Например, компания SCAT уже объявила о своих планах осуществлять рейсы в Грецию, Италию, Израиль, Чехию и Германию.*

Планы национального авиаперевозчика на расширение воздушного флота

Эйр Астана (Air Astana) - основной Субъект рынка авиационной отрасли Казахстана - продолжает расти и планирует увеличить свой парк воздушных судов на 60 новых самолетов к 2026 году. Основное внимание компании Эйр Астана направлено на приобретение рентабельных воздушных судов с топливосберегающими двигателями.* В 2015 году, Эйр Астана получила в операционный лизинг семь новых самолетов Airbus.*

Внедрение политики «открытого неба»

Министерство инвестиций и развития Республики Казахстан заявило, что намеревается внедрить политику «открытого неба» в 2017 году, по крайней мере, на период проведения ЭКСПО-2017, что должно привести к увеличению количества иностранных авиакомпаний, получивших выход на казахстанский рынок. Также ожидается, что не менее пяти новых авиакомпаний выйдут на казахстанский авиационный рынок: Austrian Airlines; Czech Airlines; FinAir; а также авиакомпании из Польши и Венгрии.*

*См. открытые источники.

Авторы:

Марина Кахиани

GRATA International
ул. Оспанова, 104.
Алматы 050020
Казахстан

Тел: +7 701 725 12 69
Email: mkahiani@gratanet.com
URL: www.gratanet.com

Марина Кахиани является партнером юридической фирмы «GRATA». Марина начала свою карьеру в компании в представительстве GRATA в Лондоне в сентябре 2008 года и перевелась в головной офис в Алматы в сентябре 2009 года.

Марина получила степень LL.M. в Лондонской Школе Экономики и Политических Наук (London School of Economics and Political Science), степень магистра права (с отличием) в Казахском Гуманитарно-Юридическом Университете (специализация международное и европейское право), а также степень бакалавра (с отличием) в Казахской Государственной Юридической Академии (специализация гражданское и корпоративное право). Марина специализируется в вопросах банковских и финансовых сделок с уклоном на рынки капитала.

Камила Сулейменова

GRATA International
ул. Оспанова, 104.
Алматы 050020
Казахстан

Тел: +7 701 762 51 75
Email: ksuleimenova@gratanet.com
URL: www.gratanet.com

Камила Сулейменова присоединилась к юридической фирме «GRATA» в качестве юриста в сентябре 2016 года. Ранее Камила работала юристом в известной казахстанской юридической фирме. Камила получила степень LL.M. (специализация корпоративное право) в Университете Эдинбурга (University of Edinburgh), а также степень бакалавра (специализация международное право) в Казахском Университете Международных Отношений и Мировых Языков.

Камила специализируется в вопросах банковских и финансовых сделок, а также в вопросах регулирования финансового рынка.