

No. 37328

**Finland
and
Kazakhstan**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the
Government of the Republic of Kazakhstan (with annex). Almaty, 7 February
1996**

Entry into force: 1 January 1999, in accordance with article 23

Authentic texts: English and Kazakh

Registration with the Secretariat of the United Nations: Finland, 7 March 2001

**Finlande
et
Kazakhstan**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de
Finlande et le Gouvernement de la République du Kazakhstan (avec annexe).
Almaty, 7 février 1996**

Entrée en vigueur : 1er janvier 1999, conformément à l'article 23

Textes authentiques : anglais et kazakh

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Finlande, 7 mars 2001

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Kazakhstan, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of the Republic of Kazakhstan, the Ministry of Transport, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

3. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's international air services:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 4. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights spec-

ified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

- a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. The laws and regulations referred to in this Article shall be applied equally to any aircraft engaged in an international air service of the designated airlines of both Contracting Parties.

Article 6. Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges in the latter territory.

Article 7. Direct Transit Traffic

1. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

2. Baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 8. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements of through airline operations; and
- c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 9. Approval of Traffic Programmes

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 10. Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its national aeronautical authorities.

Article 11. Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and

the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 12. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 13. Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall re-

frain from restricting the right of the designated airline of the other Contracting Party to promote and sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 14. Air Traffic Charges

Fees and charges for the use of airports and other aviation facilities imposed by the competent authorities in the territory of either Contracting Party on the aircraft of any airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services. Such fees and charges shall be just and reasonable and they shall be based on sound economic principles.

Article 15. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services, including ancillary or supplemental services related to such sales, provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.
2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.
3. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

Article 16. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place

of business or permanent residence in their territory and the operators of airport in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17. Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

Article 18. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

Article 19. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 22. Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done in duplicate in Almaty on 7 February, 1996, in the English and Kazak languages, each version being equally authentic. In case of divergence of interpretation of the present Agreement, the Contracting Parties will use the text in English.

For the Government of the Republic of Finland:

HARRI CAVÉN

For the Government of the Republic of Kazakhstan:

JU. I. LAVRINENKO

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF KAZAKHSTAN

1. Routes which may be operated by the designated airline of Kazakhstan, in both directions:

| Points of origin | Intermediate Points | Points in Finland | Beyond points |
|----------------------|---------------------|-------------------|---------------|
| Points in Kazakhstan | Any point(s) | Points in Finland | Any point(s) |

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline, be omitted, on any or all flights provided that all services originate or terminate in Kazakhstan.

2. Routes which may be operated by the designated airline of Finland, in both directions:

| Points of origin | Intermediate Points | Points in Kazakhstan | Beyond points |
|-------------------|---------------------|----------------------|---------------|
| Points in Finland | Any point(s) | Points in Kazakhstan | Any point(s) |

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline, be omitted, on any or all flights provided that all services originate or terminate in Finland.

3. Fifth freedom traffic rights may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[KAZAKH TEXT — TEXTE KAZAKH]

ФИЛЯНДИЯ РЕСПУБЛИКАСЫ УКІМЕТІ МЕН
КАЗАКСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ УКІМЕТИНІН
АРАСЫНДАҒЫ ӘҮЕ КАТЫНАСЫ ТУРАЛЫ

К Е Л И С И М

Финляндия Республикасының, Үкіметі мен Қазақстан Республикасының, Үкіметі, бұдан байлай "Келісуші Жактар" дел аталады,

1944 жылғы 7 желтоқсанда Чикагода кол кою үшін ашылған Халыкаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияның катысушылар ретінде,

ескертілген Конвенцияга сәйкес және косымша ретінде, олардың тиісті аумактарында және олардан тыскарь жүйеленген ауе катынасын орнату максатында Келісім жасауды қалай отырып,

тәмендегілер туралы келісті:

1 - бал

АЙЫНДАМАЛАР

1. Осы Келісімнің максаттары үшін, контекстең басқа мән тарада етілмеген жағдайда:

а) "Чикагольк Конвенция" атауы 1944 жылғы 7 желтоқсанда Чикагода кол кою үшін ашылған Халыкаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияны білдіреді және Келісуші Жактардың екеуімен бекітіліп, 90 және 94-балка сәйкес күшінде енген кез келген түзетулерді өзіне косады; және осы Конвенцияның 90-бабына сәйкес кабылданған кез келген Қосымша немесе кез келген түзетулерді, осындау түзету немесе Қосымша еki Келісуші Жак үшін осы мәденилдегі каншалыкты дәрежеде колданымды болатын болса, со-ларды білдіреді;

b) "авиациялық билік орындары" атауы - Финляндия Республикасына катысты - Азаматтық авиация экімшілігін, ал Қазақстан Республикасына катысты - Қолік және коммуникациялар мінистрлігін, немесе екі жағдайда да көрсетілген органдардың міндеттін аткаруға осы кезде өкілеттік алған кез келген тұлғаны немесе органды білдіреді;

c) "тәгайындалған авиакәсіпорын" атауы - осы Қелісімнің З - бабына сәйкес тәгайындалған және өкілеттенген авиакәсіпорынды білдіреді;

d) "аумак", "ауе катынасы", "халыкаралық ауе катынасы", "авиакәсіпорын", және "жүйелі ауе катынастарының максаттарымен аялдама жасау" атауы - Чикагольық Конвенцияның 2 және 96-балта-рында берілген мағынаны білдіреді;

e) "тариф" атауы - (поштаны коспағанда) жолаушыларды, бағажды немесе жүкті, осындай тасымалдауларға арналған немесе оған байланысты берілеттін көс келген маңызды Қосымша жекілдіктерді коса есептегендеге аталмыш тасымалдаулар үшін алыштын, сондай-ақ жолаушы тасымалдауда билеттерді сату кезінде немесе жүктерді тасымалдауда тілшілік іс-арекеттер кезінде төлеметтін алымдардың бағасын білдіреді. Сонымен бірге бул атау тасымалға немесе комиссиялық тәлемдер үшін бағаның колданымдылығын аныктайтын жағдайларды коса білдіреді.

2. Қосымша осы Қелісімнің ажырамас белігі болып табылады. Осы Қелісімнің барлық сілтемелері басқадай сілтемелер тәртібі аныкталғанша Қосымшада ескертілген сілтемелерді косыл алуы тиіс.

3. Осы Қелісім балтарының аттары тек сілтемелерді жекілдету максатындаға берілген.

2 - бал

ТАСЫМАЛДАУ КУҚЫКТАРЫНЫН БЕРІЛУІ

1. Эрбір Қелісуші Жак екінші Қелісуші Жакқа оның, халықаралық ауе катынастарына катысты мына күкүктарды береді:

а) оның аумағы арқылы конбастан үшіл өту күкүгін береді;

б) жүйелі ауе катынастарының максатымен оның аумағында коныс жасау күкүгін береді.

2. Қелісуші Жактардың әркайсысы осы Қелісімнің Қосымшасында көрсетілген маршруттар Қестесінде белгіленген маршруттар бойынша халықаралық ауе катынасын орындау максатында екінші Қелісуші Жакқа осы Қелісімде көрсетілген күкүктарды береді.

Осындай жолдар мен маршруттар будан былай "келісілген ауе жолдары" және "белгіленген маршруттар" деп аталады. Қелісуші Жактың әркайсысымен тағайындалған авиакасіпорындар белгіленген маршруттар бойынша келісілген ауе жолдарын пайдалану кезінде осы балтың 1 тармағында көрсетілген күкүктарға қосымша: поштанды коса есептегенде жолаушылар мен жүктөрді халықаралық тасымалдау кезінде жекелеп немесе әр түрлі үйлесіммен тиесулер және/немесе тұсірулер жасау максатында екінші Қелісуші Жактың аумағында осы Қелісімнің маршруттар Қестесінде көрсетілген коныстар жасау күкүгін пайдаланатын болады.

3. Осы балтың 2 тармағындағының ештемесі бір Қелісуші Жактың тағайындалған авиакасіпорындарының бортына екінші Қелісуші Жактың аумағында осы Қелісуші Жак аумағының баска пунктіне тасымалданатын жолаушылар мен жүктөрді, поштаны коса есептегенде жалдау немесе төлемекі үшін күкүк береді деп каралмайды.

3 -бал

**АВИАКЭСІПОРЫНДАРДЫ ТАҒАЙЫНДАУ МЕН
ПАЙДАЛАНУҒА РУҚСАТ БЕРУ**

1. Эрбір Келісуші Жак белгіленген маршруттар бойынша келісілген әуе жолдарын пайдалану үшін, екінші Келісуші Жакты жағаша түрде хабарландырып, бір немесе бірнеше авиакэсіпорнын тағайындауга күккү алатын болады.
2. Эрбір Келісуші Жак осындай тағайындауды жоюға немесе өзгертуге құкығы бар.
3. Осындай жағаша хабарландыру алған екінші Келісуші Жактың авиациялық билік орындары осы балтың 4 тармагындағы және 4-балтың 1 тармагындағы қагидаларға сәйкес тағайындалған авиакэсіпорынға пайдалануға тиісті рұқсаттарды жедел түрде береді.
4. Бір Келісуші Жактың авиациялық билік орындары екінші Келісуші Жак тағайындаған авиакэсіпорнынан халықаралық әуе жолдарын пайдалану кезінде Чикаголық Конвенция қагидаларына сай осы авиациялық билік орындармен дәғдышы және орынды түрде колданылып жүрген заңдар мен ережелердің алдын ала белгіленген шарттарын орындаі алатын қабілеттінің барлығына дәлелдемелер талаң ете алады.
5. Осылайша тағайындалған және рұқсат алған авиакэсіпорын, осы Келісімнің колданымды қагидаларын тарифке катасты қагидаларды коса есептегендеге орындаған жағдайда келісілген әуе жолдарын пайдалану жумысын бастауы мүмкін.

4 - бал

**ПАЙДАЛАНУГА БЕРІЛГЕН РУКСАТТАН БАС ТАРТУ,
ЖОЮ НЕМЕСЕ УАҚЫТША ТОКТАТУ**

1. Эрбір Қелісуші Жактың авиациялық билік орындары екінші Қелісуші Жактың тағайындаған авиакәсіпорнына пайдалануға берілген рұксатты жоюға немесе осы Қелісімнің 2 - бабында көрсетілген күккістарды пайдалануын уақытша токтата тұруға, немесе сол күккістарды пайдалану үстінде кажет болады деген әркиль шарттардың орындалуын мына жағдайларда талал етуге күккігі бар:

- a) авиакәсіпорның тағайындаған Қелісуші Жактың немесе оның азаматтарының колында сол авиакәсіпорнының үстінен айрықша иелік барлығына күмән келтіргендей немесе пәрменді бакылау жүргізе алғындығына сенбекендей барлық жағдайларда; немесе
- b) егер бұл авиакәсіпорын осы күккістарды беруші Қелісуші Жактың заңдары мән/немесе ережелерін бұзған жағдайда; немесе
- c) егер авиакәсіпорын өз қызметтерін қандай болса да бір себептермен осы Қелісімде жазылған талаптар арқылы орындалмаған жағдайда.

2. Егер осы балтың 1 тармағында көрсетілген рұксатты жедел түрде жою, уақытша токтата тұру немесе шарттардың орындалуын талал ету заңдар және/немесе ережелердің одан әрі де бұауылуна тыйым салу үшін кажетті шара болмаса, онда сол тармақта сез болған күккік тек ғана екінші Қелісуші Жаңыленаң көңесуден кейін барып пайдаланылатын болады. Мұндай көңесулер көңес жүргізу туралы сұраным түскен күннен кейінгі 15 күннің ішінде басталуы тиіс.

5 - бал

ЗАНДАР МЕН ЕРЕЖЕЛЕРДІҢ КОЛДАНЫЛУЫ

1. Бір Келісүші Жактың өз аумагынан Халыкаралық ауе катынасын жүзеге асыруыш ауе кемесінің үшіп кетуі мен келуіне немесе пайдаланылуы мен атальмыш аумактың шенберінде осындай әуе кемесінің қозғалуына катысты зандары мен ережелері Келісүші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнымен де колданылатын болады.
2. Бір Келісүші Жактың жолаушыларды, әкипажды, багажды, жүкті немесе поштаны өз аумагынан екетуге, ақелуге, келуге, кіруге, көшүге, коныс аударуга, кедендік іс-әрекеттерге, дәрігерлік көмек пен карантинге катысты формальдылықтарды реттейтін зандары мен ережелері екінші Келісүші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнының ауе кемесімен тасымалданатын жолаушыларға, әкилажға, багажға, жүкке, поштага атальмыш аумактың шенберінде болған кезінде колданылатын болады.
3. Халыкаралық ауе катынасын жүзеге асыруыш екі Келісүші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнының әуе кемесінің, кез келгеніне бірдей осы балта ескертілген зандар мен ережелер колданылатын болады.

6 - бал

**САЛЫКТАРДЫ, КЕДЕНДІК БАЙ САЛЫКТАРЫН
ЖӘНЕ БАСКА АЛЬМДАРДЫ ТӨЛӨҮДЕҢ БОСАТУ**

1. Халыкаралық ауе катынастарын жүзеге асыруыш бір Келісүші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнының ауе кемесі, сондай-ак оның табельдік жабдықтары, косалкы бөлшектері, отын

коры, жанар-жагармай материалдары және осы ауе кемесінің бортында жаткан борттық корлары (азық-түлік тағамдарды, сусындарды және темекі буйымдарды коса есептегенде) егер екінші Келісуші Жактың аумағына келу бойына бұл жабдықтар, косалкы белшектер, жанар-жагармай материалдары және борттық корлар ауе кемесінің бортында қалатын және кері кайтарылатын болса, немесе осы аумак үстінде үшү кезінде осы ауе кемесінің бортында пайдаланылатын болса, немесе шығынданатын болса, онда барлық салықтарды, кедендік баж салықтарын, инспекциялық және басқа осы сиякты алымдарды төлеуден босатылатын болады.

2. Көрсетілген қызметтердің күнінде негізделген алымдардан басқа, осы балтың 1 тармағында көрсетілген салықтарды, баждарды, жарналар мен алымдарды төлеуден сонымен бірге мыналар да босатылатын болады:

а) бір Келісуші Жактың аумағында бортка алынған, екінші Келісуші Жактың халықаралық ауе катынастарын жүзеге асыруыш шетелге үшатын тағайындалған авиакасіпорнының ауе кемесімен орынды түрде колданылатын борттық корлары;

б) халықаралық ауе катынастарын жүзеге асыруыш екінші Келісуші Жактың ауе кемесін жәндеу немесе техникалық қызмет көрсету үшін бір Келісуші Жактың аумағына екелінген коғалтқышты коса есептегенде косалкы белшектер;

с) халықаралық ауе катынастарында екінші Келісуші Жактың тағайындалған авиакасіпорнының пайдалануы үшін бір Келісуші Жактың аумағында берілетін немесе тиелетін отын, жанар-жагармай және тұтынылатын техникалық корлар, тілті бұл корлар екінші Келісуші Жактың аумағында бортка кабылданып, оның аумагы арқылы өтетін маршрут учаскесінде колданылатын болса да.

3. Осы балтың 2 тармағында көрсетілген материалдар талап

етілуіне карай кедендік билік орындарының кадағалауында немесе бакылауында болып сакталуы мүмкін.

4. Бір Келісүші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнымен пайдаланылатын ауе кемесінің бортында нормаланған мөлшерде болатын табельдік борт жабдықтары, сондай-ақ материалдары, жаңар-жагармай корлары және косалқы бөлшектері осы Келісүші Жактың кедендік билік орындарының рұксатымен гана екінші Келісүші Жактың аумағына түсіріледі. Бұл жағдайда олар кері әкетілгенге дейін немесе кедендік ережелерге сайкес колданыс талқанға дейін атальмыш билік орындарының кадағалауында болып жайластырылуы мүмкін.

5. Бір Келісүші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнының пайдалануы үшін карастырылған және екінші Келісүші Жактың аумағына әкелінген шуулар кестесі, авиабилеттер мен көліктік накладнойлар сиякты авиакәсіпорнына қажетті күжаттары екінші елдің аумағында салыктардан, кедендік баж салыктарынан, инспекциялық және басқа осы сиякты алымдардан босатылады.

7 - бал

ТІКЕЛЕЙ ТРАНЗИТТІ ТАСЫМАЛДАУЛАР

1. Құш көрсету актілеріне, әуе карапшыларына және есірткі куралдарын алып өту контрабандасына карсы қауіпсіздік шараларды камтамасыз етуден басқа жағдайларда кең келген Келісүші Жактың аумағы арқылы тікелей ететін және осы максаттарға арналған ауежай аумағынан шыклайтын жолаушыларға, бағажға жүк пен поштага тек бакылаудың жәндідетілген түрлері гана колданылады.

2. Келісуші Жактың аумағы арқылы тікелей транзитпен өтетін бағаж, жүк және пошта кедендік баж салыктарынан, жарналарды және келу мен кетуге байланысты қызмет жасау күкінде негізделмеген басқа осы сиякты ағымдарды телеуден босатылады.

8 - бал

ТАСЫМАЛДАУЛАР КОЛЕМІКІН РЕТТЕЛУІ

1. Келісуші Жактардың тағайындалған авиакәсіпорындарына осы Келісімнің Қосымшасында белгіленген кез келген маршруттар бойынша келісілген әуе жолдарын пайдаланудың кодайлы да теңдес жағдайлары жасалатын болады.

2. Келісілген әуе жолдарын пайдалану кезінде Келісуші Жактардың әркайсының тағайындалған авиакәсіпорны екінші Келісуші Жактың тағайындаған авиакәсіпорнының мұддесін еске ала отырып, соңғы авиакәсіпорны осы маршрут бойынша немесе оның бір белгінде тасымал аткарганда оған зиян келтірмеуге туисті.

3. Келісуші Жактардың тағайындалған авиакәсіпорындары қызмет аткаратын келісілген әуе жолдары - өздерінің бірінші кеаектегі міндеті ретінде авиакәсіпорынды тағайындаған Келісуші Жактардың аумағынан келетін немесе аумағына баратын жолаушыларды, жүкті және поштаны осы кездегі тасымалдауларға және оларға негізделіп болжамдалған тасымалдауларға деген мұнтаждыққа теңдестіріл, ақылға сыйымды қылып тиелген осындай тасымалдаулар көлемін камтамасыз етуі тиіс.

4. Осы Келісімнің Қосымшасында көрсетілген үшінші елдердің пункттерінен немесе маршруттардың пункттерінен келетін

немесе оларға арналған жолаушыларды, жүкті және поштаны халықаралық тасымалдаулар кезінде келісілген ауе жолдарында тиесілген ауе көзгалисын тартілкес келтірудің жалпы принциптеріне сәйкес жауеге асатын болады және тасымалдаулар көлемі бәс принципке сәйкес келетін мыналарға байланысты болады:

- a) жиенелтуші ел мен тасымалдаудың ақыргы бағытындағы елдер арасындағы тасымалдауга деген мұқтаждықтан;
- b) трансфертті тасымалдауларға деген мұқтаждықтан;
- c) жергілікті және аймактық ауе жолдарын есепкө ала отырып, келісілген ауе жолдары өтетін аудандар арқылы тасымалдауларға деген мұқтаждықтан.

9 - бал

КОЗГАЛЫСТАҢ КЕСТЕСІН БЕКІТУ

1. Бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорны екінші Келісуші Жақтың авиациялық билік орындарының бекітуіне өзінің көзгалис кестесін (жазғы және кыс көзендерде) ауе жолдарын пайдалануды бастардан ең кем дегендे отыз (30) күн бурын ұсынады. Бұл кесте маршруттар кестесін, шулардың жілілігін және пайдаланылатын ұшактардың түрін камтитын болады. Авиациялық билік орындарының тиісті авиакәсіпорындары өздерінің көзгалис кестелерін бекітуге ұсынған күннен кейінгі жырма (20) күннің ішінде ұсынылған көзгалис кестелері бойынша өздерінің шешімдері туралы бір-біріне хабарлайды.

2. Бір Келісуші Жақтың тағайындалған авикәсіпорнымен

екінші Келісуші Жактың авиациялық билік орындарына ұсынылған косымша үшуларды жүзеге асыруға рұксат сұрауы сиякты қозғалыс кестесінің әрбір өзгерістері де бекітуге ұсынылады. Осындай өзгертулер немесе косымша үшулар бойынша сұраныстар авиациялық билік орындармен дер кеаінде қаралуға тиіс.

10 - бал

СТАТИСТИКАЛЫҚ АКЛАРАТ

Бір Келісуші Жактың авиациялық билік орындары екінші Келісуші Жактың авиациялық билік орындарының сұрауы бойынша оларға бірінші Келісуші Жактың тағайындалған авиакәсіпорнымен екінші Келісуші Жактың аумағына немесе аумағынан келісілген ауа жолдары арқылы жүзеге асырылатын тасымалдауларға катысты, ері әдеттегідей дайындалып олардың үлттық авиациялық билік орындарына ұсынылуы мүмкін мына аклараттар мен статистикалық хабарларды береді.

11 - бал

ТАРИФТЕР

1. Кез келеген келісілген ауе жолдарындағы тарифтер пайдалану шығындарын, ақылға сыйымды табысты, ауе жолдарының сипаттамасын (жылдамдық пен жайлышын сиякты). тұтынушылардың мүдделерін және белгіленген маршруттың кез келген участкесіндегі басқа авиакәсіпорындардың тарифтерін коса есептегендегі тиісті төлеуге жататын барлық факторларды есепке ала отырып ақылға сыйымды мәлшерде белгіленетін болады.

Осындай тарифтер осы балтың төмөнделгі ережелеріне сәкес белгіленетін болады.

2. Осы балтың і тармағындағы ескертілген тарифтер әрбір белгіленген маршрутка катысты мүдделі тағайындалған авиакәсіпорындар арасында келісілуі мүмкін. Дегенмен авиакәсіпорындар арасындағы кеңесулер күшттәрды беру мен тарифтерді белгілеудің міндетті шарты болып табылмайды.

3. Әрбір тариф екі Қелісуші Жактың авиациялық билік орындарының бекітуіне оларды ендірудің болжамдалған күніне дейінгі отыз (30) күннің ішінде (немесе екі Қелісуші Жактың авиациялық билік орындарының келісуі болатын ең қысқа мерзімде) ұсынылатын болады.

4. Әрбір ұсынылатын тариф кез келген Қелісуші Жактардың авиациялық билік орындарымен кез келген уақытта бекітілуі мүмкін. Егер күжат берілген күннен кейінгі жырма (20) күннің ішінде осы Қелісуші Жактың авиациялық билік орындары екінші Қелісуші Жактың авиациялық билік орындарына ұсынылған тарифке карсылығы жәніnde жазбаша мәлімдеме жасамаған болса, осындай шешімнің жоктығы Қелісуші Жактардың авиациялық билік орындарының келісімі есебінде бағаланатын болады. Дегенмен, егер авиациялық билік орындардың кез келгені бас тартқаны жәніnde осындай жазбаша мәлімдеме ұсынса, онда авиациялық билік орындары Жактардың кез келгенінің етініші бойынша өзара уағдаластықлен тариф мөлшерін аныктауга тырысуы мүмкін.

5. Егер авиациялық билік орындары осы балтың 4 тармағына сәкес өзара уағдаластық бойынша тариф мөлшерін аныктай алмауы мүмкін болса, онда Жактардың кез келгенінің суралу бойынша осы Қелісімнің 13-бабына сәкес дау-дама реттелуі мүмкін.

6. Осы балтың ережелеріне сәкес белгіленген әрбір тариф

осы балтың ережелеріне сәйкес аныкталған жаңа тарифпен ауыстырылғанға дейін өз күшінде қалатын болады. Екі Келісуші Жактың авиациялық билік орындарының арасында бакса уағдаластық жок болса, онда осы тармақта сай тарифтің парменді мөрзімі біткен күннен бастап он екі (12) айдан артық оның парменді мерзімі созылмайды.

12 - бал

ТЕҢ ЖАГДАЙДАҒЫ БӘСЕКЕЛЕСТІК

1. Осы Келісімнің аясындағы халықаралық ауе тасымалдауларга катысу үшін екі Келісуші Жактың тағайындалған авиакәсіпорындарына қолайлы және тең мүмкіндік болуы тиіс.

2. Эрбір Келісуші Жак қажет болған жағдайда екінші Келісуші Жактың тағайындалған авиакәсіпорынның бәсекелестік кабілетіне зиян көлтіретін барлық кемеітушілік немесе теңсіз бәсекелестік тәжірибелі жою максатында өз заңдарының шенберінде барлық тиісті шараларды қолданатын болады.

13 - бал

КОММЕРЦИЯЛЫҚ КЫЗМЕТ

1. Эрбір Келісуші Жактың тағайындалған авиакәсіпорны өз заңдары мен ережелерінің шенберінде екінші Келісуші Жактың аумагында мүдделі тағайындалған авиакәсіпорынға қажет болуы мүмкін екімшілік, коммерциялық және техникалық персоналдары және ғимараттарды ұстауға құқығы бар.

2. Келісуши Жактардың тағайындалған авиакәсіпорындары екі Келісуши Жактың аумағында авиакөліктік қызметтерді көрсету кезінде тікелей немесе агенттер арқылы өздерінің меншікті көліктік күжаттарын кез келген валютага сатуды шектемейтін болады.

14 – бал

ӘУЕ ТАСЫМАЛДАУЛАРЫНА АЛЫМДАР АЛУ

Кез келген Келісуши Жактың аумағында екінші Келісуши Жактың кең келген авиакәсіпорнының ауе кемелеріне уәкілденген билік орындарымен әуежайлар мен басқа аэронавигациялық куралдарды пайдаланғаны үшін салынатын жарналар мен алымдар халықаралық тасымалдауларды жүзеге асырушы үлттық авиакәсіпорындардың ауе кемелеріне салынатын алымдардан жоғары болмауы тиіс. Осындай жаранамалар мен алымдар ақылга сыйымды болып, дұрыс экономикалық принциптерге негізделуі тиіс.

15 – бал

КАРЖИЛАРДЫ АУДАРУ

1. Сату жүзеге асқан аумакта Келісуши Жактардың тағайындалған авиакәсіпорындары түскен пайда мен шығынның айырмасын аударуга күкігі бар. Аударуды күтіл, осы табыстарды жылма-жылғы дипозитке салғаннан түскен проценттер сиякты, тікелей немесе агенттер арқылы осындай сатуларға қатысты көмекші немесе косымша қызметтерді коса есептегендеге ауе тасымалдауларының күжаттарын сатудан түскен пайда осындай таза

табыс түрінде аударылады.

2. Осындай аударуладар валютаның ресми айырбастау бағамы бойынша өркін конверсияланатын валютамен жүзеге асырылады және ешкандай шектеуге, мәрзімін ұзартуға немесе өзгертуге жатпайды.

3. Егер Қелісуші Жактар арасында төлем жүйесі бойынша арнайы келісімдер бекітілген болса, онда осы арнайы келісімді колдану қажет.

16 - бал

АВИАЦИЯЛЫК КАУІПСІЗДІК

1. Қелісуші Жактар халыкаралық ережелерден туындағының өздерінің күкүктары мен міндеттеріне сәкес азаматтық авиацияны заңсыз күш көрсету актілерінен коргауға катысты бір-бірінен алған міндеттемелерді осы Қелісімнің ажырамас бөлігі болып табылады дегенді растайды. Халыкаралық ережелерде көрсетілген күкүктары мен міндеттерінің жалпылмама колданысымен шектеліл коймай, Қелісуші Жактар, сонымен бірге 1963 жылғы 14 қыркүйекте Токиода кол койылған әуе кемелерінің бортында жасалатын қылмыстар мен кейір басқа актілер туралы Конвенцияның 1970 жылғы 16 желтоқсанда Гаагада кол койылған әуе кемелерін заңсыз басып алуға тойтарыс беру жөніндегі Конвенцияға, және 1971 жылғы 23 қыркүйекте Монреальда кол койылған Азаматтық авиация кауіпсіздігіне карсы жасалатын заңсыз актілермен куресі туралы Конвенцияға сәйкес іс-әрекет жасайтын болады.

2. Қелісуші Жактар өтініш бойынша әуе кемелерін заңсыз басып алу мен әуе кемелерінің кауіпсіздігіне, олардың

жолаушылары мен экипаждарына, ауежайлар мен аэронавигациялық күрәлдерге, сондай-ак басқа кең келген азаматтык авиация қауілсіздігіне карсы бағытталған заңсыз актілерге жол бермеу үшін бір-біріне барлық қажетті кемекті көрсетіп отыратын болады.

3. Келісуши Жактар Халықаралық азаматтык авиация үйымымен және халықаралық азаматтык авиация туралы Чикаголық Конвенцияның Қосымшасымен белгіленген авиациялық қауілсіздік бойынша ережелерге және техникалық шарттарға сәйкес осындай қауілсіздік жөніндегі ережелер мен талалтар Келісуши Жактарға қандай дәрежеде колданымды болса, соңшалықты іс-әрекет жасайтын болады. Келісуши Жактар ауе кемелеріне қымет атқаратын, қымет орнымен тұракты мекен-жайы өз аумағында болатын персоналдар мен өз аумағындағы халықаралық ауежайларда қымет ететін персоналдардан осындай авиация қауілсіздігі жөніндегі ережелерге сай әрекет жасауларын талап ететін болады.

4. Эрбір Келісуши Жак екінші Келісуши Жактың аумағы шенберіне үшіп бару, онда болу және одан үшіп кету үшін қажетті осы балық 3 тармағында айтылған авиация қауілсіздігі туралы ережелер мен талалтардың толық орындалуын сол ауе кемелеріне қымет көрсететін персоналдардан екінші Келісуши Жак талап ете алады дегенге келіседі. Эрбір Келісуши Жак өз аумағы шенберінде ауе кемелерін корғау үшін және жолаушыларды, экипажды, кол жүктөрін, бағажды, жүкті және борттық корларды тиеуден бұрын, айтпесе сол отыргызу-тиеу кездерінде тексеру үшін қажетті шаралардың үтимды колданылуын камтамасыз ететін болады. Сонымен катар, эрбір Келісуши Жак екінші Келісуши Жактың нактылы катерге байланысты арнайы шара колдануы туралы кез келген етінішін зор ықыласпен карайтын болады.

5. Ауе кемесін заңсыз басып алуға байланысты немесе ауе

кемесінің сондагы жолаушылар мен экипаждың, әуежайлар немесе аэронавигациялық куралдарға карсы бағытталған заңсыз актілер пайда болған жағдайда Келісуші Жактар өзара байланысты жеңілдету аркылы және ондай кактығыстарды немесе кактығыс катерін төз және қауіпсіз түрде жою максатында басқадай тиісті шаралар колдану аркылы бір-біріне көмектесіл отырады.

17 - бал

КЕҢЕСУЛЕР

Келісуші Жактардың авиациялық билік орындары осы Келісімнің ережелерін орындау мен келісу үшін тығызыңтымактастық рухта мәгіл-мәгіл бір-бірімен кенесулер жүргіаетін болады.

18 - бал

ДАУ-ДАМАЛАРДЫ РЕТТЕУ

1. Осы Келісімді түсіндіру немесе колдануға байланысты Келісуші Жактардың арасында туындаған кез келген дау-даманы Келісуші Жактар ең бірінші келіссөздер жүргізу жолымен шешүте тырысатын болады.

2. Егер Келісуші Жактар дау-даманы келіссөздер аркылы реттей алмаса, онда дауды қандай болса да бір жеке немесе заңды тұлғаның қарашына тапсыруға күкүкті. Егер Жактар осымен келіспесе, онда дау-дама Келісуші Жактардың кез келген бірінің өтініші бойынша үш тәреші сотына талысырылады, оларды әрбір

Келісуші Жак бір-бірден тағайындауды, ал үшінші төреші осылайша үзкілдік алған алғашқы екі төрешімен тағайындалады. Әрбір Келісуші Жак дау-даманы Төрелік сотка тапсыру туралы малімдемені Келісуші Жактардың әрқайсысы дипломатиялық арналар бойынша алған күннен кейінгі алпыс (60) күннің ішінде төрешіні тағайындауды; үшінші төреші алған алпыс (60) күннің ішінде тағайындалады. Егер Келісуші Жактардың кез келгені атальыш көзекінің ішінде төрешіні тағайындауды алмаса, онда Келісуші Жактардың кез келген бірінің әтініші бойынша Халыкаралық азаматтық авиация үйымдар Конгресінің Президенті төрешіні немесе жаңет болған жағдайда төрешілерді тағайындауды. Барлық жағдайларда да үшінші төреші үшінші мемлекеттің азаматы болуы тиіс және төрелік сот Төрағасының өкілдігін жүзеге асыратын болады.

3. Келісуші Жактар осы балтың 2 тармагына сәйкес кабылданған кез келген шешімді орындайтын болады.
4. Келісуші Жактар төрелік журғазу шығынын тәң шығарады.

19 - бал

ТҮЗЕТУЛЕР

1. Егер Келісуші Жактардың кез келгені осы Келісімнің кез келген ережесін өзгерту қажет деп есептесе, онда ол екінші Келісуші Жакпен көңесуге күкіргіш болады. Осындай көңесулер сұраным түскен күннен кейінгі алпыс (60) күннің ішінде басталуы тиіс, егер екі Келісуші Жакпен осы мерзім әлде де созылады деп келісілмеген болса. Осындай көңесу барысында келісілген кез келген өзгертулер арбір Келісуші Жактың күкірткык процедураларына сәйкес бекітілетін болады және осы

процедуралар біткені туралы Келісуші Жактар бір-біріне мәлімдегендегі кейінгі екінші айдан бірінші күні өз күшіне енетін болады.

2. Осы балтың 1 тармағындағы ережелерге карамастаған тек Қосымшага байланысты түзетулер Келісүші Жактардың авиациялық билік срындарының арасында келісілуі мүмкін және олардың келісімі бойынша күшіне енгізіледі.

20 - бал

КЕЛІСІМ КУШІНІҢ ТОРТАНЫЛУЫ

1. Кең келген Келісуші Жақ осы Келісімнің орындалуын токтатканы туралы өз шешімін екінші Келісуші Жаңка кең келген уақытта малімдеуге күкігі бар. Бір мезгілде осындай мәлімдеме Халықаралық азаматтық авиация үйіміна тапсырылады.

2. Бұл жағдайда осы Келіоімнің күші екінші Келісуші Жақ мәлімдеме алған күннен кейінгі он екі (12) айдан кейін тоқтатылады. Егер екінші Келісуші Жақпен мәлімдеме алғаны туралы расталмаса, онда Халыкаралық азаматтық авиация үйымы дел осындай мәлімдеме алған күннен кейінгі он төртінші (14) күн мәлімдеме алынған дел есептелеетін болады.

21 - бал

КӨПШАКТЫЛЫК КОНВЕНЦИЯЛАР

Егер жалпылама кабылданған көлжекті вие Конвенциясы екі Келісүші Жеке көткесті күшіне енсе, онда осы Конвенцияның ережелері үстем болады. осы Келісімнің 17-бабына сәйкес аталмыш көлжекті Конвенцияның осы Келісімге әсерінің дәрежесін анықтау максатында көнсөудер жүргізілуі мүмкін.

22 - бал

ХАЛЫКАРАЛЫҚ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯ УЙЫНЫДА ТІРКЕУ

Осы Қелісім және оған көз келген өзгертулер Халыкаралық азаматтық авиация уйымының Қенесінде тіркеледі.

23 - бал

КУШІНЕ ЕНУІ

Келісуши Жақтар дипломатиялық арналар бойынша осы Қелісімнің күшіне енүі үшін қажетті процедуралар біткені туралы бір-біріне хабарлағаннан кейінгі екінші айдың бірінші күні осы Қелісім күшіне енеді.

1996 жылғы "3" актапқында, Алматы қаласында екідана болып, өржайсысы ағылшын және казақ тілдерінде, әрі барлық текстілердің күші бірдей жасалды. Егер даудама түндаган жағдайда ағылшын тексті үстемшілік алатын болады.

Финляндия Республикасының
Үкіметі үшін

Казахстан Республикасының
Үкіметі үшін

Қ О С І М І В А
Финляндия Республикасы Үкіметі мен
Казакстан Республикасының Үкіметінін
арасындағы өзге қарыншасы
туралы Келісімге

1. Финляндияның тағайындалған авиакесіпорнымен еki бағытта пайдаланылуы мүмкін маршруттары:

| Жөнелту пункттері | Аралық пункттер | Финляндиядағы пункттер | Тыскары пункттер |
|---------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|
| Финляндиядағы пункттер | Кеа келген пункттер | Казакстандағы пункттер | Кеа келген пункттер |

Барлық қызметтер Финляндияда басталып, аяқталған жағдайда кеа келген немесе барлық үшулар кезінде тағайындалған авиакесіпорның қалауымен аталмыш маршруттарды кеа келген пункті немесе пункттері алып тасталуы мүмкін.

2. Қазакстанның тағайындалған авиакесіпорнымен еki бағытта пайдаланылуы мүмкін маршруттары:

| Жөнелту пункттері | Аралық пункттері | Финляндиядағы пункттер | Тыскары пункттер |
|---------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|
| Казакстандағы пункттер | Кеа келген пункттер | Финляндиядағы пункттер | Кеа келген пункттер |

Барлық қызметтер Қазакстанда басталып, аяқталған жағдайда кеа келген немесе барлық үшулар кезінде тағайындалған авиакесіпорның қалауымен аталмыш маршруттарда кеа келген пункт немесе пункттері алып тасталуы мүмкін.

3. Үшуларды орындауга берілетін бесінші дәрежедегі еркіндік күкүктары егер Келісүші Жектардың авиациялық билік орындарының арасында осы күкүктардың пәрменділігі бойынша келісім бекітілген болса онда осы күкүктардың жағеғе асыуы мүмкін болады.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KAZAKHSTAN

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République de la République du Kazakhstan, ci-après dénommés "les Parties contractantes";

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière dans le dessein de créer et d'exploiter des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et de toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, ainsi que de tous amendements des Annexes de la Convention adoptés au titre des Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits Annexes et amendements ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la République de Finlande, de l'Administration de l'aviation civile et, dans celui de la République du Kazakhstan, du Ministère du transport, ou dans les deux cas, de toute autre personne ou organisme habilité à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques ou des fonctions similaires;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les termes ou expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention de Chicago;

e) Le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport de personnes ou pour les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'Annexe.

3. Les titres des articles du présent Accord sont donnés à titre de références uniquement.

Article 2. Octroi de droits de circulation

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par cette autre Partie contractante :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante, exploitant des services convenus sur une route indiquée, bénéficie, outre les droits susmentionnés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble, dans le cadre de transports aériens internationaux.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 4, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 4. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits :

- a) Dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude que l'entreprise de transport aérien possède une part substantielle de la propriété et qu'elle est soumise à un contrôle effectif de la part de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants; ou
- b) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question ne respecte pas la législation et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou
- c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs exploitant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, qui doit s'y conformer à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, de l'équipage, de la cargaison des aéronefs ou du courrier, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, d'émigration, d'immigration, de douane, de santé, et de quarantaine, doivent être respectés par les passagers et l'équipage, ainsi qu'à l'égard de la cargaison, du courrier et des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, ainsi que pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

3. Les lois et règlements mentionnés dans le présent article sont appliqués également à tout aéronef assurant les services aériens de transport international des entreprises désignées des deux Parties contractantes.

Article 6. Exemption de taxes, droits de douane et autres redevances

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition qu'ils restent à bord jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des taxes, droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être employés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles et provisions et pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelqu'autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissances aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de droits de douane, frais d'inspection et autres taxes similaires sur ce territoire.

Article 7. Transit direct

1. Les passagers, bagages, marchandises et courrier en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin, ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence, piraterie aérienne, ou de contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages, marchandises et courrier en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de droits de douane, frais et autres taxes similaires non fondés sur le coût des services au départ ou à l'arrivée.

Article 8. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur les services convenus du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) Aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et
- c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 9. Approbation des programmes de trafic aérien

1. L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante soumet pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et au plus tard trente (30) jours avant le début des services, ses programmes de vols pour la saison d'été comme pour la saison d'hiver. Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la

fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces projets dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée présente son programme pour approbation.

2. Toutes modifications des programmes, ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploitation concernant des vols supplémentaires, sont soumises par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et statistiques liés au trafic assuré par les services convenus de l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante, à partir du territoire de l'autre partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées à ses propres autorités nationales.

Article 11. Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués pour un service convenu sont fixés à un taux raisonnable compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les différences de caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort), l'intérêt des passagers et les tarifs demandés par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route indiquée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son introduction.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation à l'égard du tarif proposé. Toutefois, dans ce cas, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'enforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une

ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux dispositions du présent article. Sauf dispositions contraires convenues entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait expiré.

Article 12. Concurrence loyale

1. Des chances égales et équitables sont données aux entreprises désignées par les deux Parties contractantes d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend, en tant que de besoin, toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 13. Activités commerciales

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans le cadre des lois et règlements en vigueur sur le territoire de cette dernière, les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien avec leur propre documentation de transport dans les territoires des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent, ladite vente pouvant être effectuée dans n'importe quelle monnaie. Chaque Partie contractante veille à ne pas restreindre le droit de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante de proposer et de vendre des prestations de ce type et celui des passagers de les acheter.

Article 14. Taxes d'aéroport

Les taxes et redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et des installations aéroportuaires par les autorités compétentes sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées à une entreprise nationale de transport aérien fournissant des services aériens internationaux similaires. Ces taxes et redevances sont honnêtes et raisonnables et elles sont basées sur de solides principes économiques.

Article 15. Transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de procéder librement au transfert de l'excédent des recettes sur les dépenses, accumulé sur le territoire de vente. Les recettes provenant des ventes de services de transport (y compris les services auxiliaires ou supplémentaires) liés à ces ventes, fournis directement ou par l'intermédiaire de représentants ainsi que les intérêts commerciaux accumulés sur ces recettes en attendant l'autorisation de sortie, sont inclus dans ce transfert net.

2. Ces transferts sont effectués dans une devise librement convertible au taux officiel de change et ne sont soumis, à l'exception des frais normaux bancaires afférents à de telles opérations, à aucun frais, impôt, limite ou délai.

3. Toutes les fois que le système de paiement entre les Parties contractante est régi par un accord spécial, ce dernier s'applique.

Article 16. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante reconnaît que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages

à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bi-enveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture il-licite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en fa-cilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 17. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contrac-tantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispo-sitions du présent Accord.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une per-sonne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spé-cifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou les arbitres selon les be-soins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et fait fonc-tion de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties con-tractantes.

Article 19. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante, conformément à ses dispositions législatives, et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

Article 20. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 17 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 22. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont notifiées réciproquement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à cet effet ont été accomplies.

Fait en double exemplaire à Almaty le 7 février 1996, en anglais et en kazak, chaque version faisant également foi. En cas de divergence sur l'interprétation du présent Accord, les Parties contractantes auront recours à l'anglais.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

HARRI CAVÉN

Pour le Gouvernement de la République du Kazakhstan :

JU. I. LAVRINENKO

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KAZAKHSTAN

1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée du Kazakhstan dans les deux directions :

| Points d'origine | Points intermédiaires | Points en Finlande | Points au-delà |
|----------------------|-----------------------|--------------------|----------------|
| Points au Kazakhstan | Tous points | Points en Finlande | Tous points |

Un point ou des points sur les routes indiquées peuvent au choix d'une entreprise de transport aérien désignée, être omis sur un quelconque ou tous les vols, à condition que tous les services partent du Kazakhstan ou s'y achèvent.

2. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée de Finlande dans les deux directions :

| Points d'origine | Points intermédiaires | Points au Kazakhstan | Points au-delà |
|--------------------|-----------------------|----------------------|----------------|
| Points en Finlande | Tous points | Points au Kazakhstan | Tous points |

Un point ou des points sur les routes indiquées peuvent au choix d'une entreprise de transport aérien désignée, être omis sur un quelconque ou tous les vols, à condition que tous les services partent de Finlande ou s'y achèvent.

3. Les droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés uniquement dans le cas où un accord à cet effet est conclu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.