

No. 40868

**Israel
and
Kazakhstan**

Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Kazakhstan (with annex). Almaty, 30 August 1995

Entry into force: *23 May 1996 by notification, in accordance with article XXI*

Authentic texts: *English, Hebrew, Kazakh and Russian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 1 January 2005*

**Israël
et
Kazakhstan**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République du Kazakhstan (avec annexe). Almaty, 30 août 1995

Entrée en vigueur : *23 mai 1996 par notification, conformément à l'article XXI*

Textes authentiques : *anglais, hébreu, kazakh et russe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 1er janvier 2005*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
KAZAKHSTAN

The Government of the State of Israel, 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 the seventh day of December, 1944;

Acknowledging the importance of air transport as means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries;

Desiring to promote the development of air transport between Israel and Kazakhstan, to continue to the fullest extent the international cooperation in this field;

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

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

b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the State of Israel, The Minister of Transport, and in the case of the Republic of Kazakhstan, The Minister of Transport and Communication, or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;

c) the term “designated airline” means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in the Annex of this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;

d) the term “territory”, “air services”, “international air services”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term “Agreement” means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto, which form an integral part of the Agreement;

f) the term “Annex” means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article XII of this Agreement.

g) the term “specified routes” means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;

h) the term “agreed services” means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

i) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

j) The term “capacity” in relation to “agreed services” means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

Article II. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) while operating an agreed service on the specified routes, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in the Annex of this Agreement, passengers, cargo and mail, coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article III. 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, between the territories of the two countries, the agreed services on the specified routes.

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfils 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 Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services.

Article IV. Revocation or Suspension of Rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

a) in case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party;

b) in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights;

c) or in any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right to revocation or suspension shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article V. Exemptions from Duties and Taxes

1. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible extent under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies including fuel and lubricants, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets-stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to paragraph 1 of this Article:

- a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

Article VI. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any state whose advice they may consider useful, endeavor to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVIII of this Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

Article VII. Representation

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Each Contracting Party undertakes to ensure that the respective designated airline of the other Contracting Party is provided with a suitable office and facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

Article VIII. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

Article IX. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

Article X. Security

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are

applicable to the 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 airports 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 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.

6. When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article XI. Transfer of Excess Receipts

Based on the principle of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, in local currency or in any freely convertible currency, either directly or through agents; subject to proper authorizations obtained from the appropriate authorities.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure and to transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within at most (30) days of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

4. The designated airline of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting Parties shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.

5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.

Article XII. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.

2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest 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 part of the same route, or on other routes of its network.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public of the territories of the Contracting Parties, travelling between the two countries. This capacity shall be in principle equally shared between the designated airlines of the Contracting Parties, unless otherwise agreed.

4. The frequencies and the schedules for the operation of the agreed services shall be established by mutual agreement between the two designated airlines and submitted to the aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services and at least (30) days prior to their entry into force. In case such agreement cannot be reached between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. Additional capacity, when required, shall be coordinated between the designated airlines before its submission for approval to the respective aeronautical authorities.

6. A commercial agreement between the two designated airlines shall be required while operating the agreed services. This commercial agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

Article XIII. Facilitation

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article XIV. Exchange of 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 statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services as well as the origin and destination of no-stopover traffic, when exceptionally carried to/from third countries.

Article XV. Direct Transit

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article XVI. Consultations

1. In the spirit of close cooperation, 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.

2. Such consultations shall begin within a period of 60 days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XVII. Modifications

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of 60 days from the date of request. Any modifications so agreed shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes.

2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.

3. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article XVIII. 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 endeavor to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Par-

ties shall nominate an arbitrator within a period of (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.

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

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XIX. Registration

This agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XX. Termination

1. This Agreement shall be valid for indefinite period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXI. Entry into Force.

This Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Party give written notifications to each other by exchange of Diplomatic Notes that their respective internal requirements for entry into force have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in Almati, this 4th day of Elul 5755 which corresponds to the 30 August 1995 in two originals in each of the English, Hebrew, Kazakh and Russian languages, all four texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

SHIMON PERES

For the Government of the Republic of Kazakhstan:

TOKAYEV

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
ON SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the State of Israel:

| | |
|----------------------|-----------|
| Point of origin: | Tel-Aviv |
| Intermediate Points: | Any point |
| Point in Kazakhstan: | Almaty |
| Points Beyond: | Any point |

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Kazakhstan:

| | |
|----------------------|-----------|
| Point of origin: | Almaty |
| Intermediate Points: | Any point |
| Point in Israel: | Tel-Aviv |
| Points Beyond: | Any point |

3. The above air services shall be operated without fifth freedom traffic rights to/ from third countries unless otherwise mutually agreed between the designated carriers. Such agreements shall be submitted for approval of both aeronautical authorities before their implementation.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the party designating the airline.

נספח

להסכם ההובלה האוירית בין ממשלת ישראל וממשלת הרפובליקה של קזחסטן בדבר הובלה אוירית סדירה בין שטחי ארצותיהן .

1. נתיבים שבהם שירותי תעופה הניתנים להפעלה ע"י המוביל האוירי המיועד של מדינת ישראל:

נקודת מוצא: _____ תל-אביב

נקודות ביניים: _____ כל נקודה

נקודה בקזחסטן: _____ אלמטי

נקודות שמעבר: _____ כל נקודה

2. נתיבים שבהם שירותי תעופה ניתנים להפעלה ע"י המוביל האוירי המיועד של הרפובליקה של קזחסטן :

נקודת מוצא: _____ אלמטי

נקודות ביניים: _____ כל נקודה

נקודה בישראל: _____ תל-אביב

נקודות שמעבר: _____ כל נקודה

3. המובילים האויריים שהוזכרו לעיל יפעלו ללא זכויות התעבורה על פי החירות החמישית בבואם אל ארצות שליטות או מהן, אלא אם יוסכם אחרת בין המובילים האויריים המיועדים. הסכמים כאמור יאושרו ע"י רשויות התעופה של שני הצדדים לפני החלתם.

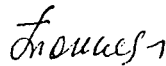
4. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, או מקצתן, בכל טיסה או בכל הטיסות, לפי שיקולו של המוביל האוירי שמיועד, ובלבד שהשירות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצד שהועיד את המוביל האוירי.

2. כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.
במקרה זה, יגיע ההסכם לסיומו שנים-עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם חזרו בהם הצדדים מההודעה על הסיים בהסכמה הדדית לפני תום התקופה. בהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבעה-עשר (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

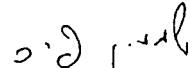
סעיף 21
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, שהדרישות הפנימיות שלהם לכניסה לתוקף בכל אחת מהן מולאו.

נעשה ב- 1995, ביום 30 באוגוסט, שהוא 3 באוגוסט, התשנ"ה בשני עותקי מקור בשפות עברית, קזחית, רוסית ואנגלית, לכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הרפובליקה של קזחסטאן



בשם ממשלת מדינת ישראל

סעיף 18
יישוב מחלוקת

1. התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפירושו או ליישומו של הסכם זה, ושתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה תחילה כמשא-ומתן.
2. קצרה ידם של הצדדים המתקשרים מלהגיע לעמק השווה כמשא-ומתן, רשאים הם להסכים להעביר את המחלוקת לכית-הדין של שלושה כוררים, מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה אחד ע"י שני הכוררים. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה כורך בתוך תקופה של (60) שישים יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה כצינורות הדיפלומטיים המבקשת כוררות כמחלוקת, והכורך השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) שישים יום. לא עלה כידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות כורך בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הכורך השלישי בתוך התקופה האמורה, אפשר שנשיא מועצת הארגון הכינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י על אחד מהצדדים המתקשרים למנות כורך או כוררים, לפי המקרה. ככל המקרים יהיה הכורך השלישי אזרח מדינה שלישית, ישמש כיושב-ראש בית-הדין ויקבע את המקום שבו תערך הכוררות. בית הדין לכוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין.
3. כל החלטה של בית-הדין לכוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם יחליטו אחרת בעת העברת המחלוקת לכית-הדין לכוררות.
4. הוצאות בית-הדין יחלקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. אם וכל עור לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, רשאי הצד המתקשר האחר להגביל, למנוע או לשלול זכויות או זכויות-יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר המשתמט, או למכיל האירי המיועד המשתמט.

סעיף 19
רישום

הסכם זה וכל השינויים, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יש לדשמש אצל הארגון הכינ"ל לתעופה אזרחית.

סעיף 20
סיום

1. הסכם זה יהיה כחוקף לפרק זמן כלתי מוגבל.

סעיף 14
חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, מידע סטטיסטי לפי הנדרש כאופן סביר לצורך קביעת הקיבולת שישפק המוביל האווירי המיוער, במות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים, וכן המוצא והיער של תנועה בטיסות בלא חניות ביניים, מקום שהיא כוללת באורח יוצא מהכלל, גם תנועה מארצות שלישיות ואליהן.

סעיף 15
מעבר ישיר

נוטעים כמעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרות אלה, יהיו זכאים להקלה בביקורת. ככודה ומטען כמעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ושאר היטלים.

סעיף 16
התייעצויות

1. כרוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום, ומילוי משביע דצון, של תנאי הסכם זה והנספח לו.
2. התייעצויות באמור תחלנה בתוך תקופה של 60 שישים יום מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם יוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 17
שינויים

1. אם ייראה לאחר מן הצדדים המתקשרים כרצוי לערוך שינויים כאחת מהוראות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה ניתן לערוך ע"י דיונים או בהתכתבות, והן יחלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת הבקשה. כל שינוי שיוסכם עליו בדרך זו ייכנס לתוקף עם אישור בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים כנספת להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים ולאשר בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן לשם התאמתו לכל אמנה רב צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

2. כהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האוירי המיועד של כל צד מתקשר בתשכון את ענייניו של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לכל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון כאותו נתיב, כחלקו או בשלמותו, או כנתיבים אחרים הכלולים כרשתו.
3. הקיכולות שחוספך בשירותים המוסכמים על ידי המובילים האויריים המיועדים תקבע תוך זיקה הדוקה לרדישות הציבור המשוערות לתעבורה אוירית בין שטחי ארצותיהם של הצדדים המתקשרים. קיכולת זו תחולק בעיקרון כשווה בין המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים, זולת אם הוסכם אחרת.
4. התירויות ולוחות הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים האויריים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת השירותים המוסכמים האמורים לפחות שלושים (30) יום לפני כניסתם לתוקף. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האויריים המיועדים, יועבר העניין לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
5. קיכולת נוספת, כאשר נדרשת, תתואם בין המובילים האויריים המיועדים לפני מסירתם לאישור לרשויות המוסמכות של שני הצדדים.
6. הסכם מסחרי בין שני המובילים האויריים המיועדים יידרש בעת הפעלתם של השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האויריים המיועדים, יועברו עניינים שנויים כמחלוקת לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

סעיף 13
הקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להדרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש כנמלי תעופה ומתקני תעופה אחרים, וכלכד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אויריים אחרים בשירותי תעופה בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין ארגוני הגכייה המוסכמים שלו לבין המובילים האויריים היועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים, וכאשר הדבר מעשי, באמצעות הגופים המייצגים את המובילים האויריים. יש למסור למשתמשים הודעות בפרק זמן סביר לגבי הצעות לשינויים כהיטלי משתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.
3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא ייתן עדיפות למוביל האוירי שלו או לכל מוביל אוירי אחר על פני מוביל אוירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר כיישום תקנות בענייני מבט, הגירה, הסגר וכדומה, או בשימוש כנמלי תעופה, נתיבים אויריים, ומתקנים קשורים אחרים שכשליטתו.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של חפיסה בלתי-חוקית של בלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד כיטחון בלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני עזר לטיסה יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.
6. כאשר יש לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטחון התעופה, רשיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להתייעץ אלאחר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 11 העברת חקבולים עודפים

תוך שמירה על עיקרון ההדדיות:

1. יהיה המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים חופשי למכור הובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במטבע מקומי או בכל מטבע הניתן להמרה חופשית, במישרין או באמצעות סוכנים, ובהתאם לחוקים ולתקנות הלאומיים הישמיים בכל אחת מהמדינות ובכפוף לאישורים מתאימים המתקבלים מהרשויות.
2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים יהיו חופשיים להמיר למטבע הניתן להמרה חופשית את התקבולים העודפים על ההוצאות ולהעביר את העודפים הנ"ל משטח הארץ שכו הוצעה המכירה אל שטח ארצם הם. בסכום הנטו של העברות כאלה ייכללו הכנסות ממכירות שנעשו במישרין או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אוויריים, ושירותים מסונפים נוספים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף כין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות מטבע ישימות.
3. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור על ביצוע ההעברות כאמור בתוך (30) שלושים יום לכל היותר מתאריך הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהיה בהתאם לתקנות מטבע זר כארץ בה ניצמחת ההכנסה.
4. המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לכצע את ההעברה בפועל עם קבלת האישור. במקרה ולא ניתן, מסיבות טכניות, לבצע לאלתר העברה כאמור, יקבלו המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים עדיפות בהעברה השווה לזו של מוצרי ייבוא של הצד המתקשר האחר.
5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר פטור ממסים והיטלים על רווח או הכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי התעופה.

סעיף 12 קיבולת

1. למובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל השירותים המוסכמים כמפורט כנספח להסכם זה.

סעיף 9
הכרה כתעודות וכרישיונות

1. תעודות כרבר כושר אווירי, תעודות הסכמה ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י אחד הצדדים המקשרים והעומדים עדיין בתוקפם, יוכרו כבעלי תוקף חוקי ע"י הצד המתקשר האחד למטרת הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהורישות שלפיהן הוצאו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הינן שוות ערך לתקני המינימום העשויים להקבע בהתאם לאמנה, או עלות עליהן.
2. עם זאת, כל אחד מהצדדים המקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפותם של תעודות הסכמה והרישיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחד למטרת טיסה מעל שטח ארצו הוא.

סעיף 10
כטחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על כטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המכוצעים ככלי טיס, שנחתמה כטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד כטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים כנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הכינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד כטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על כטיחות התעופה האזרחית.
3. כמסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הכינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, כמידה שאותן הוראות כטיחות ישימות לגבי הצדדים המתקשרים; והם ידרשו כי מפעילים של כלי טיס הדשומים אצלם, או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הואשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעילים של נמלי אוויר שכשטח ארצם, ינהגו בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.
4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לתייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וציודה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם, כרוח אוהדת, כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי כטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

סעיף 7
ייצוג

1. המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל המסחרי, תפעולי וטכני, כנדרש בהקשר להפעלת השירותים המוסמכים. סגל זה ייבחר מבין אזרחי אחד הצדדים המתקשרים, או שניהם לפי הצורך.
2. דרישות לסגל כאמור, ניתן לספק, לפי שיקול דעתו של המוביל האוירי המיועד, ע"י כוחו האדם שלו או ע"י שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אוירי אחרים הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ובהתאם לחוקים ותקנות האמורים, יעניק כל צד מתקשר, על בסיס הרדיות ותוך עיבוב מזערי, את היתרי העבודה, אשרות תעסוקה או מטמכים דומים אחרים לנציגים ולסגל העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מתחייב לוודא שהמוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר יקבל משרדים ומתקנים הולמים הררושים לפעולתו, על מנת להקל בלא כל שהות מיותרת את הפעלת המוביל האוירי של כל אחד מן הצדדים המתקשרים.

סעיף 8
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או טיסות של כלי טיס כאמור מעל לאותו שטח ארץ, יחולו על כלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח הארץ האמור, יציאתם ממנו או שהותם בו.
2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר או יציאה של נוסעים, צוות, מטען ודואר, כגון אלה הנוגעים לנוהלי כניסה ויציאה, הגירה, מכס, מטבע ואמצעי תברואה והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען או הדואר המובלים בכלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר בעודם בשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון.

סעיף 6
תעריפים

1. התעריפים אשר ייגבו ע"י המוביל האוירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ראוי כי ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לדבר, לרבות עלויות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אויריים אחרים. הצדדים המתקשרים ידאו ככלתי-קבילים תעריפים חמסניים או מפלים, גבוהים כמידה בלתי סבירה או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים באופן מלאכותי כשל סובסידיה או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם בין המובילים האויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אויריים אחרים הפועלים בנתיב, בשלמותו או בחלקו. הסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, ע"י שימוש בנהלי האיגוד הבינלאומי לתובלה אוירית או בכל מנגנון בינלאומי נאות אחר לקביעת מחירים, לשם חישוב התעריפים.
3. תעריפים שהוסכם עליהם בדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות (45) ארבעים וחמישה יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
4. ניתן לתת אישור זה במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי-הסכמה בתוך (30) שלושים יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, יחשבו תעריפים אלה כאילו אושרו. והיה אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבתוכו יש להודיע על כל אי-הסכמה יהיה פחות מאשר (30) שלושים יום.
5. אם לא הושגה הסכמה על תעריף בהתאם להודאות ס"ק 2 לסעיף זה, או אם מסרה רשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להודאות ס"ק 2, ישחדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר התייעצויות עם רשויות התעופה של כל מדינה שעצתה תיראה להם מועילה.
6. אם אין רשויות התעופה יכולות להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף חדש. מכל מקום, לא יוארך תעריף בהסתמך על ס"ק זה ליותר מאשר (12) שנים עשר חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 5
פטור מדמי מכס ומהיטלים דומים

1. על בסיס עקרון ההדדיות, יפטור כל אחד מן הצדדים המתקשרים, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האוירי המיועד על הצד המתקשר האחר מהגבלות ייבוא, היטלי מכס, מסי בלו, אגרות כדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על אספקה, חלקי חילוף כולל מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות טבק, משקאות חריפים וקלים ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק בהקשר להפעלתם או לשירותם של מטוסי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי הכרטיסים המודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דבר דפוס הנושא את סמל החברה המודפס אליו, וחומר פירסומי רגיל המופץ חינם ע"י אותו מוביל אוירי מיועד.
2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
 - א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
 - ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;
 - ג. שהועלו לכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח של הצד המתקשר האחר ונועדו לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין אם נעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם כתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין אם לאו, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

פריטים המאוזכרים בס"ק א', ב', ג', שלעיל, יוחזקו תחת פיקוח או ביקורת של שילטונות המבט.
3. ציוד מוטס רגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של כל אחד מן הצדדים המתקשרים, ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחד רק באישור שילטונות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת שילטונות האמורים עד לייצואם החוזר או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
4. הפטורים המוענקים לפי ס"ק 1 לסעיף זה יינתנו גם כאשר המוביל האוירי של צד מתקשר אחד עשה חוזה עם מוביל אוירי אחר, שנהנה אף הוא מפטורים כאמור שניתנו ע"י צד מתקשר אחר, לשם הלוואה או העברה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד ושאינו לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתו כי הנו ממלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, כהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב לקבל הוערה של מוביל אווירי, או לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שיראה כהכרחיים למימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה ע"י המוביל האווירי המיועד, ככל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי, או בידי אדרחיו.
5. המוביל האווירי שיועד דשאי להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים, וכלבד שהתעריפים שנקבעו כהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הנם כתוקף ביחס לאותם שירותים.

סעיף 4

שלילה והתלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היחיד הפעלה או להחלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שייראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. במקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיר את המוביל האווירי או בידי אדרחיו של צד מתקשר כאמור;
 - ב. במקרה שאותו המוביל האווירי לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
 - ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים כהתאם לתנאים שנקבעו ע"פ ההסכם.
2. הזכות האמורה תמומש דק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, זולת אם יש הכרח לבטל, להחלות או לאכוף ואלתר תנאים שצוינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

- ט. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם כעד הוכלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם מוחלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים של עמילות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תגמולים ותנאים להובלת דואר;
- י. המונח "קיבולת", בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים כשירותים האמורים, כפול התדירות שכלי טיס כאמור מופעל בה במשך פרק-זמן נתון בנתיב או בקטע מנתיב.

סעיף 2

הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם הנוכחי על מנת לאפשר למוביל האווירי המיועד שלו להקים ולהפעיל שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים כנספח להסכם.
2. בכפוף להוראות הסכם זה ונספחיו, ייהנה המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
- א. לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תענודה;
- ג. בעת הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, להעלות ולהוריד נוסעים, מטען ודואר בכל נקודה בנתיבים המפורטים, בכפוף להוראות הכלולות כנספח להסכם זה; וכן
3. אין כס"ק 2 לסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחר את זכות היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים למטרות רווח או כשכירות ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

סעיף 3

הועדת מוכילים אוויריים

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. עם קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.

ממשלת מדינת ישראל, וממשלת הרפובליקה של קזחסטאן, (שתיקאנה להלן "הצדדים המתקשרים");

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

בהכירן בחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי ליצירה ולשימור של ידירות, הבנה ושיתוף פעולה בין עמי שתי הארצות;

כרצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין שתי הארצות, ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הכינלאומי בתחום זה; וכן

כרצותן לעשות הסכם להפעלת שירותים אוויריים בין שתי ארצותיהם ומעבר להם;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

לעניין פרשנות להסכם והחלתו, זולת אם נקבע אחרת:

- א. המונה "אמנה" פירושו האמנה ברבד תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים נכנסו לתוקף או אושרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;
- ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, כמקרה של ישראל, שר התחבורה, וכמקרה של הרפובליקה של גרוזיה, שר התחבורה והתקשורת, כל אדם או גוף שהוסמכו כיאות למלא את התפקידים המוטלים על הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוכיל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שכל צד מתקשר הועיד לשם הפעלת השירותים המוסכמים, כמפורט כנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. המונח "שטח ארץ", ולמונחים "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", תהיה משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל תיקוניו, המהווים חלק בלתי נפרד מההסכם.
- ו. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או תיקוניו כהתאם להוראות סעיף 12 ס"ק להסכם זה.
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ח. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו השירותים האוויריים הבינלאומיים שמבצע כלי טיס בהובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר שאפשר להפעיל, לפי הוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להובלה אוירית

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה של קזחסטאן

[KAZAKH TEXT — TEXTE KAZAKH]

ИЗРАИЛЬ МЕМЛЕКЕТІ ҮКІМЕТІ МЕН ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҮКІМЕТІНІҢ АРАСЫНДАҒЫ ӨУЕ ҚАТЫНАСТАРЫ ТУРАЛЫ

К Е Л І С І М

Израиль Мемлекеті Үкіметі мен Қазақстан Республикасының Үкіметі бұдан - былай " Келісуші Жақтар" деп аталады,

1944 жылы 7 желтоқсанда Чикагода қол қою үшін ашылған Халықаралық Азаматтық Авиация туралы Конвенцияның қатысушылары ретінде,

екі ел халықтарының арасындағы өзара түсіністік пен ынтымақтастықты, достықты сақтау мен құрудың құралы ретінде қатынасының маңыздылығын ескере отырып,

Израиль мен Қазақстан арасында өуе қатынасын дамытуға, осы салада халықаралық ынтымақтастықты жалғастыруға ынталана отырып,

өз мемлекеттерінің аумақтары арасында өуе қатынасын пайдалану мақсатымен Келісімді бекітуді қалай отырып, төмендегілер туралы келісті:

І-БАП АЙҚЫНДАМАЛАР

Осы Келісімді түсіндіру мен қолдану мақсаттары үшін, егер контекстен басқадай мән тауынданса, мына мағыналарды білдіреді:

а/ " Конвенция " атауы - 1944 жылы 7 желтоқсанда Чикагода қол қою үшін ашылған Халықаралық Азаматтық Авиация туралы Конвенцияны білдіреді және осы Конвенцияның 90-бабына сәйкес қабылданған кез келген Қосымшаны, Конвенцияның 90 және 94 - баптарына сәйкес Қосымшаға немесе Конвенцияға кез келген түзетулерді, егер осы қосымшалар немесе түзетулер Келісуші Жақтардың сөзімен бекітілген немесе қабылданған болса, соларды өзіне қосып алады.

б/ "авиациялық билік орындары" атауы - Израиль Мемлекеті Үкіметіне қатысты -Көлік министріні және Қазақстан Республикасына қатысты - Көлік және коммуникациялар министрлігін немесе екі жағдайда да көрсетілген ведомстволармен орындалатын міндеттерді жүзеге асыруға уәкілденген кез келген тұлғаны немесе ұйымды білдіреді: ○ ○

в/ " тағайындалған авиакәсіпорын" атауы - осы Келісімнің 3-бабына сәйкес және осы Келісімнің Қосымшасында көрсетілген келісілген өуе жолдарын пайдалану үшін әрбір Келісуші Жақтармен тағайындалған авиакәсіпорындарды білдіреді;

г/ "аумақ", "өуе қатынасы", "халықаралық өуе қатынасы", "авиакәсіпорын" және "жүйелеген өуе қатынастарының мақсаттарымен аялдама жасау" атаулары - Конвенцияның 2 және 96-баптарында көрсетілген мағыналарды білдіреді;

д/"Келісім атауы" - осы Келісімді, оның Қосымшасын және Келісімнің ажырамас бөлігін құрайтын оның түзетулерін білдіреді;

е/ "Қосымша" атауы - келісімнің 12- бабының 2-тармағының қағидаларына сәйкес қабылданған түзетулер мен Келісімнің Қосымшасын білдіреді;

ж/ "белгіленген маршруттар" атауы - Келісімнің Қосымшасында белгіленген немесе белгіленетін маршруттарды білдіреді;

з/ "келісілген өуе жолдары" атауы - белгіленген маршруттар бойынша Келісімнің қағидаларына сәйкес жолаушыларды, жүк пен поштаны қоғамдық тасымалдаулар үшін пайдаланылуы мүмкін өуе кемелерімен қамтамасыз етілетін халықаралық өуе қатынастарын білдіреді;

и/ "тариф" атауы - жолаушыларды, багажды және жүкті тасымалдау құнын және агенттік және басқа қосымша қызметтер үшін жағдайлар мен бағаларды қосып есентегенде осы бағалар қолданылатын кездегі жағдайларды білдіреді, бірақ бұған пошта тасымалдарының жағдайлары мен төлемақысы кірмейді;

к/ "келісілген өуе жолдарына" қатысты "тасымалдау көлемі" атауы - осындай өуе жолдарында пайдаланатын өуе кемесінің көлемі мен белгілі мерзім ішінде барлық маршрут бойынша немесе оның бір бөлігінде сол өуе кемесінің ұшу жиілігінің көбейтіндісін білдіреді.

2 - БАП ҚҰҚЫҚТАР БЕРУ

1. Әрбір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жаққа Келісімнің Қосымшасында көрсетілген маршруттар бойынша халықаралық өуе қатынасын пайдалану мен орнату мақсатында осы Келісіммен анықталған құқықтарды береді.

2. Егер осы Келісімде немесе оның Қосымшасында тек қана басқалары қаралмаған болса, әрбір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорны төмендегі құқықтарды пайдаланатын болады:

а/ екінші Келісуші Жақтардың аумақтары арқылы қонбастан ұшып өту;

б/ көрсетілген аумақтарда жүйеленген өуе қатынастарының мақсаттарымен қонуды жүргізе алу құқығын;

б/ көрсетілген аумақтарда жүйеленген өуе қатынастарының мақсаттарымен қонуды жүргізе алу құқығын;

в/ белгіленген маршруттар бойынша келісілген өуе жолдарын пайдалану кезінде осы Келісімнің Қосымшаларында көрсетілген басқа Келісуші Жақтың аумақтарының пункттерінде, авиакөсіпорынды тағайындаған Келісуші Жақтардың аумақтарына немесе аумақтарынан жолаушыларды, жүкті және поштаны тиеу және түсіру құқығын.

3. Осы Келісімнің ешқандай ережесі бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакөсіпорнына екінші Келісуші Жақтың аумағында жолаушыларды, жүктерді және төлемақы үшін немесе жалдау жағдайында және екінші Келісуші Жақтың аумағындағы басқа пунктке тасымалдауға арналған поштаны өзінің боргына алу құқығы беріледі деп қаралатын болмайды.

3 - БАП АВИАКӨСІПОРЫНДАРДЫ ТАҒАЙЫНДАУ ЖӘНЕ ӨКІЛЕТТІКТЕРДІ ПАЙДАЛАНУ

1. Әрбір Келісуші Жақ белгіленген маршруттар бойынша келісілген өуе жолдарын екі елдің аумақтары арасында пайдалану мақсатымен екінші Келісуші Жаққа осы туралы жазбаша түрде хабардар ете отырып, бір авиакөсіпорынды тағайындауға құқықты болады.

2. Осындай тағайындауды алғаннан кейін екінші Келісуші Жақ осы баптың 3 және 4 тармақтарының қағидаларымен келісе тағайындалған авиакөсіпорынға пайдалануға сөйкес рұқсаттарды кідіртпей беруі тиіс.

3. Бір Келісуші Жақтың авиациялық билік орындары екінші Келісуші Жақтың тағайындалған авиакөсіпорнынан Конвенцияның қағидаларына сөйкес аталмыш билік орындарымен дағдылы және орынды халықаралық өуе қатынасын пайдалануға қолданылған заңдар мен ережелерде нұсқалған шарттарды орындай алатынына дәлелдемелер талап ете алады.

4. Әрбір Келісуші Жақ осы баптың 2 тармағында ескертілгендегідей пайдалануға рұқсат беруге немесе осы Келісімнің 2-бабында көрсетілген тағайындалған авиакөсіпорын құқықтарды пайдалану кезінде қажет деп саналатын осындай шарттардың орындалуын талап етуге, авиакөсіпорынды тағайындаған Келісуші Жақтың немесе оның азаматтарының тағайындалған авиакөсіпорны үстінен айрықша иелік билігін жүргізе алатындығына және пәрменді бақылау жасай алатындығына дәлелі жоқ барлық жағдайда қабыл алмауға құқықты болады.

5. Тағайындалған және осылайша рұқсат алған авиакәсіпорыны осы өуе жолдарына қатысты өрекетті енгізуде осы Келісімнің 6-бабының қағидаларына сөйкес белгіленген тарифтер жағдайында келісілген өуе жолдарын пайдалануды кез келген мезгілде бастай алады.

4 - БАП ҚҰҚЫҚТЫ ТОҚТАТА ТҮРУ ЖӘНЕ ЖОЮ

1. Әрбір Келісуші Жақ осы Келісімнің 2-бабына сөйкес қарастырылған құқықтарды екінші Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорынның пайдалануын уақытша тоқтата түруга немесе пайдалануға берілген рұқсатты жоюға немесе сол құқықтарды пайдалану кезінде қажет деп саналатын осындай шарттардың орындалуын талап етуге мына жағдайларда құқықты болады:

а/ авиакәсіпорынды тағайындаған Келісуші Жақ немесе осы Келісуші Жақтардың азаматтарына тиісті сол авиакәсіпорынның үстінен айрықша иелік жасауға немесе пәрменді бақылау жүргізуге сенбеген кез келген жағдайда;

б/ егер осы авиакәсіпорын осы құқықтарды берген Келісуші Жақтардың заңдары мен ережелерін сақтамаған жағдайда;

в/ егер авиакәсіпорын қандай да бір басқа себептермен осы Келісімде нұсқалған келісілген өуе жолдарын пайдалану шарттарын сақтамаған кез келген жағдайда.

2. Егер осы баптың 1 тармағында көрсетілген құқықты жедел түрде жою, уақытша тоқтата түру немесе шарттардың орындалуын талап ету заңдар мен ережелердің бұдан былай бұзылуына тыйым салу үшін қажет болмаған жағдайда, ондай құқық екінші Келісуші Жақпен кеңесуден кейін ғана пайдаланатын болады.

5 - БАП АЛЫМДАР МЕН САЛЫҚТАРДАН БОСАТЫЛУЛАР

1. Өзара құрмет қағидасына негізделе отырып өрбір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнын ұлттық заңмен келісе импортқа шығарудың барлық шектеулерінен кедендік баж бен акцизді салықтардан, инспекциялық алымдар мен басқа ұлттық баждардан және жанар май мен майлайтын материалдарды қосқанда жабдықтар салықтарынан, қосалқы бөлшектер, соның ішінде қозғалтқыштары, ұшақты табельдік жабдықтауы, борттық қорлар мен тағамдардан /темекі өнімдерін, спирттік, алкогольсыз сусындар мен ұшу кезінде шектелген мөлшерде жолаушыларға сатуға арналған басқа тауарларды қосқанда/ және пайдалануға байланысты немесе келісілген өуе жолдарын пайдаланатын осындай Келісуші Жақтардың

тағайындалған авиакәсіпорындары өуе кемесінде қызмет көрсету немесе пайдалануға арналған басқа заттар, сондай-ақ авиабилеттер бланкілері, авианакладной, кез келген мөрлі материал, авиакомпанияға тағылған белгі және осы тағайындалған авиакәсіпорындармен тегін таратылған өдеттегі жарнамалық материалдардан мүмкіндігінше толық дәрежеде босатылатын болады.

2. Осы бапта берілген босатылу осы баптың 1 тармағында ескертілген мына заттарға қолданылатын болады:

а/ бір Келісуші Жақтың аумағына екінші Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорынымен өкелінген немесе оның атынан;

б/ Келісуші Жақтың аумағына ұшып келу және ұшып шығу бойынша бірінші Келісуші Жақтың авиакәсіпорнымен тағайындалған өуе кемесінің бортында табылған;

в/ екінші Келісуші Жақтың аумағында және келісілген өуе жолдарын пайдалану кезінде пайдалануға арналған бірінші Келісуші Жақтың авиакәсіпорнымен тағайындалған өуе кемесінің бортында алынған;

көрсетілген Келісуші Жақтардың аумағында бұл заттар бөлінбеген жағдайда салықтардан босатылуға берген Келісуші Жақтардың аумақтары көлемінде толық немесе жартылай бұл заттар пайдаланғанына немесе қолданғанына қарамастан.

а/, б/ және в/ тармақшаларында көрсетілген материалдар кедендік қадағалауға немесе бақылауға алынады.

3. Бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнының өуе кемесінің бортындағы табельдік борт құрал - жабдықтары, сондай-ақ материалдар мен қорлар екінші Келісуші Жақтың аумағына тек осы Келісуші Жақтағы кедендік билік орындарының рұқсатымен ғана түсірілуі мүмкін. Мұндай жағдайда, олар кері өкетілмегенге дейін немесе кедендік ережелерге сөйкес басқадай тағайындау алмағанға дейін ескертілген билік орындарының қадағалауында болып жайластырылуы мүмкін.

4. Егер бірінші Келісуші Жақтың авиакәсіпорны осы баптың 1 тармағында көрсетілген заттарды екінші Келісуші Жақтың аумағында уақытша тасымалдау туралы екінші Келісуші Жақтың осындай салықтар мен алымдардан босатылуды пайдаланатын басқа авиакәсіпорындарымен келіскен болса, осы баптың 1 тармағына берілген босатылулар жарамды болады.

6 - БАП ТАРИФТЕР

1. Тарифтер, екінші Келісуші Жақтың аумағына немесе аумағынан тасымалдау үшін бір Келісуші Жақтың тағайындаған авиакәсіпорындарымен жазылған лайықты пайда мен басқа

авиакомпаниялар тарифтерін, пайдаланған шығыстарын қосқанда барлық тиісті факторларды есепке ала отырып, лайықты мөлшерде белгіленегін болады. Келісуші Жақтар тікелей немесе жанама көмектер мен мемлекеттердің жәрдемақысы үшін жасаңды төмендетулер немесе басым жағдайларды теріс пайдаланғаны үшін шектен тыс жоғарғы немесе шектелген дискриминациялар болып табылатын қолайсыз тарифтерді талқылауы тиіс.

2. Осы баптың 1 тармағында көрсетілген тарифтер екі Келісуші Жақтардың тағайындалған авиакәсіпорындарымен барлық маршруттарды немесе оның бір бөлігін пайдаланатын басқа авиакәсіпорындарымен кеңесулерден кейін келісетін болады, және осындай келісулер өуе көлігінің Халықаралық ассоциациялық процедурасында немесе кез келген басқа тарифтерді өңдеулерге сәйкес халықаралық механизмдерде пайдалану арқылы жетуі мүмкін.

3. Осылайша келісілген тарифтер екі Келісуші Жақтың авиациялық билік орындарының бекітуіне оларды енгізу болжамдалған күнге дейін ең аз дегенде 45 күн бұрын ұсынылатын болады. Кейбір жағдайларда бұл мерзім ескертілген билік орындарының келісімі бойынша қысқартылуы мүмкін.

4. Мұндай бекіту айқын көрсетілген түрде берілуі мүмкін. Егер осы баптың 3 тармағына сәйкес авиациялық билік орындарының ешқайсысы тарифтерді қарауға берген күннен 30 күннің ішінде өздерінің келіспегендерін білдірмесе, осы тарифтер бекітілген болып саналады. Мерзімді қысқарту жағдайында, бұл 3 тармақта ескертілген сияқты тарифті бекітуге ұсынуы тиіс ішінде авиациялық билік орындары тарифтер бойынша кез келген келіспеулерді берген мерзім үшін 30 күннен аз болуы туралы келісулері мүмкін.

5. Егер тариф осы баптың 2 тармағының қағидаларына сәйкес келіспеу мүмкін болса, немесе егер осы баптың 4 тармағына сәйкес қабылданған кезеңдер ішінде бірінғай авиациялық билік орындары кез келген мемлекеттердің авиациялық билік орындарымен кеңескеннен кейін екі Келісуші Жақтардың авиациялық билік орындары 2 тармақтың қағидаларына сәйкес келісілген қандай да бір тарифтер бойынша өздерінің келіспеулері туралы басқа авиациялық билік орындарына мәлімдей, кімнің кеңесін олар пайдалы деп санаса, өзара келісулер жолымен тарифтерді анықтауға талаптанатын болады.

6. Егер авиациялық билік орындары осы баптың 3 тармағына сәйкес өздерінің қарауына ұсынылған қандай да бір тарифті бекіту мәселесі бойынша немесе осы баптың 5 тармағында көрсетілгені сияқты қандай да бір тарифті анықтау жөнінде келісімге келе алмаса, онда дау - дамайлар осы Келісімнің 18 бабының қағидаларына сәйкес шешілетін болады.

7. Осы баптың қағидаларына сәйкес белгіленген тарифтер жаңа тарифтер белгіленгенге дейін күшінде қалады. Сондайлық, тарифтер

осы тармақ негізінде оның күші мерзім өткен күннен кейін 12 айдан артық ұзартылмайды.

7 - БАП ӨКІЛДІЛІК

1. Бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорны өзаралық негізде екінші Келісуші Жақтың аумағында келісілген өуе жолдарын пайдалануға байланысты қажетті коммерциялық, пайдалану және техникалық персоналы мен өзінің өкілдеріне ұстауға рұқсат беретін болады. Бұл персонал қажет болған жағдайда бір немесе Келісуші Жақтардың екеуінің азаматтары санынан таңдап алынатын болады.

2. Тағайындалған авиакәсіпорынның қарауы бойынша персоналдарға деген мұқтаждық өзінің меншікті персоналымен немесе екінші Келісуші Жақ аумағында өрекет ететін және осы Келісуші Жақтың аумағында осы қызметтерді орындауға өкілеттенген басқа ұйымдардың, компаниялардың немесе авиакәсіпорындардың қызметтерін пайдалану арқылы қанағаттандырылуы мүмкін.

3. Өкілдер мен персоналдар екінші Келісуші Жақтың аумағына пәрменді заңдар мен ережелерге бағынуы тиіс, және осы заңдарға сәйкес әрбір Келісуші Жақ өзаралық негізде және ең аз кедергімен осы баптың 1 тармағында ескертілгендегідей қызметкерлер үшін жұмыс жасауға қажетті рұқсаттарды, визаларды және өкілдер мен персоналдарға осы сияқты басқа құжаттарды беретін болады.

Әрбір Келісуші Жақ Келісуші Жақтың тиесілі авиакәсіпорнының үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету мақсатында жұмыс үшін қажетті сәйкес келетін офис және құралдармен қамтамасыз етілетіні жөнінде екінші Келісуші Жақтың тиесілі тағайындалған авиакәсіпорнына келішдіктер беруге міндеттенеді.

8 - БАП ЗАҢДАР МЕН ЕРЕЖЕЛЕРДІ ҚОЛДАНУ

1. Халықаралық ұшуларды реттейтін өуе кемесінің меншікті аумағына ұшып келуі мен өзінің аумағынан ұшып кетуіне қатысты немесе оның аумақтары деңгейінде осындай өуе кемесін пайдалануға байланысты бір Келісуші Жақтың заңдары мен ережелері аталмыш аумақтарға ұшып келген, кеткен және жүріп-тұрған кезде екінші Келісуші Жақ тағайындалған авиакәсіпорынның өуе кемесіне де қолданылатын болады.

2. Әрбір Келісуші Жақтың өз аумағындағы өуе көлігінде жолаушылардың, экипаждың, багаждың, жүктің немесе поштаның және транзиттің келуін, жүріп-тұруын және кетуін, сонымен бірге шетелдіктердің кіруіне, кетуіне қатысты заңдары мен ережелері,

құжаттық, кедендік ережелерді қоса және санитарлық шаралары екінші Келісуші Жақтың аумағына келген, жүріп-тұрған, кеткені жөнінде әрбір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнымен сақталатын болады.

9 - БАП КҮӘЛІКТЕР МЕН АЙҒАҚ ҚҰЖАТТАРДЫ ТАПУ

1. Келісуші Жақтардың біреуіне берілген немесе жарамды деп танылған ұшу жарамдылығы туралы куәліктер, мамандық деңгейі туралы куәліктер мен айғақ құжаттары келісілген өуе жолдарын пайдалану мақсатымен екінші Келісуші Жақта да өз күшінде болады деп танылады, егер осы куәліктер мен айғақ құжаттар Конвенцияға келісе орнатылуы мүмкін ең аз стандарттарға тең немесе жоғары берілетін немесе күші бар деп танылатын болса.

2. Дегенмен, әрбір Келісуші Жақ өз аумағының үстімен ұшуға қатысты екінші Келісуші Жақтың өз азаматтарына берілген айқын мамандандырылған куәліктері мен айғақ құжаттарды танудан бас тарту құқылығын сақтайды.

10 - БАП АВИАЦИЯЛЫҚ ҚАУІПСІЗДІК

1. Келісуші Жақтар олармен алынған бір-біріне қатыстылығы бойынша заңсыз араласу актілерінен азаматтық авиацияның қауіпсіздігін қорғау міндеттемесін растайды. Келісуші Жақтар, жеке алғанда, қылмыстар мен өуе кемелерінің бортында жасалған кейбір басқа да актілер туралы 1963 жылғы 14 қыркүйектегі Токиода қол қойылған Конвенцияның, 1970 жылғы 16 желтоқсанда Гаагада қол қойылған өуе кемесін заңсыз басып алумен күресу туралы Конвенцияның, 1971 жылғы 23 қыркүйекте Монреалда қол қойылған азаматтық авиацияның қауіпсіздігіне қарсы бағытталған заңсыз актілермен күресу туралы Конвенцияның және 1988 жылғы 24 ақпанда Монреалда қол қойылған Халықаралық Азаматтық Авиациялар өуе портында заңсыз күштеп зорлаумен күресу туралы Хаттаманың қағидаларына сөйкес әрекет ететін болады.

2. Келісуші Жақтар өтініші бойынша өуе кемелерін заңсыз басып алу актілерінен және осы өуе кемелерінің, олардың жолаушылары мен экипаждарының, өуе порттары мен өуе навигациялық құралдарының қауіпсіздігіне қарсы бағытталған басқа да заңға қарсы әрекеттерінен, сондай-ақ азаматтық авиация қауіпсіздігіне кез келген басқа қатерлерге жол бермеу үшін барлық қажетті көмекті бір-біріне көрсетіп отырады.

3. Келісуші Жақтар өзара қарым-қатынасын Халықаралық Азаматтық Авиацияның Ұйымы орнатқан және сол дәрежедегі

Конвенцияның Қосымшаларындағы авиациялық қауіпсіздік жөніндегі ережелерге сәйкес құрулары тиіс, мұндай қауіпсіздіктер жөніндегі ережелер Келісуші Жақтарға қолданымды әрекет жасайды. Олар өуе кемесіне қызмет атқаратын, негізгі қызметтік орны немесе тұрақты мекен-жайы өз аумағында болатын персоналдар мен өз аумағында халықаралық өуе портында қызмет ететін персоналдардан осындай авиациялық қауіпсіздігі жөніндегі ережелерге сәйкес әрекет жасауларын талап ететін болады.

4. Әрбір Келісуші Жақ өзінің мемлекет аумағының шеңберіне кіру, шығу және тұрақты тұру үшін осы Келісуші Жақтың өуе кемелерінде қызмет етуші персоналдардан осы баптың 3 тармағында ескертілген авиация қауіпсіздігі жөніндегі талаптар мен ережелерін сақтауын екінші Келісуші Жақ талап етуі мүмкін дегенмен келіседі. Әрбір Келісуші Жақ өз аумағы шеңберінде өуе кемесін қорғау үшін және жолаушыларды, экипажды, қол жүгін, багажды, жүкті және борттық қорларды тиеу және отырғызу кездерінде не оған дейін тексеру үшін тиісті шараларды нәтижелі қолдауын қамтамасыз ететін болады. Әрбір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жақтың нақтылы қатерге байланысты арнайы қауіпсіздік шараларын қабылдауы туралы кез келген өтінішін ықыласпен қарайтын болады.

5. Өуе кемесін заңсыз басып алу немесе өуе кемесінің, олардың жолаушылары мен экипажының, өуе порты мен өуе навигациялық құралдарының қауіпсіздігіне қарсы бағытталған басқа да заңсыз актілерімен байланысты қақтығыс немесе қақтығыстың қатері орын алған болса, Келісуші Жақтар мұндай қақтығыстарды немесе оның қауіп-қатерін тез және қауіпсіз жою мақсатымен басқа тиісті шараларды қолдануды неғұрлым жеңілдетуге байланысты бір-біріне көмек көрсететін болады.

6. Егер Келісуші Жақтың бірі осы бапта көрсетілген авиациялық қауіпсіздігі жөніндегі ережелерді орындамаса, онда екінші Келісуші Жақтың авиациялық билік орындары Келісуші Жақтың авиациялық билік орындарынан тез арада кеңес өткізуін талап етуі мүмкін.

11-БАП ТАБЫСТАРДЫ АУДАРУ

Өзаралық негізде:

1. Бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорны екінші Келісуші Жақтың аумағында авиакөлік қызметтерін тікелей немесе агенттер арқылы жергілікті немесе кез келген еркін конверсияланатын

валютаға еркін сататын болады; құзырлы билік орындарынан алынған рұқсаттарға сәйкес келсе.

2. Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорындары табыстар мен шығыстар арасындағы айырмашылығындағы еркін конверсияланатын валютаны еркін айналыстыратын болады және осы ақшанарды сатып алған аумақтардан өз аумағына аударатын болады. Осылайша авиакөлік және қосалқы қосымша қызметтер жөніндегі агенттер арқылы немесе тікелей жүргізілген саудасаттықтың кірістерінен аударылатын болады және төлем /ақы/ екі елге өсер ететін төлем келісімінің қағидаларына сәйкес жүргізіледі, егер осындай келісім өрекеттегі жүйеленген валюталарға сәйкес жеткізілген болса.

3. Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорындары осындай аударуға рұқсатты тапсырыстар берілгеннен кейін 30 күннің ішінде алулары тиіс. Осындай кірістерді аудару іс жосығы кірісті алған елдегі валюталық айырбастау ережелеріне сәйкес болуы тиіс.

4. Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорындары рұқсаттарды алғаны жөніндегі аударуды еркін жүргізулері тиіс. Егер техникалық себептермен осындай аудару тез арада жүргізілмейтін болса, онда Келісуші Жақтың авиакәсіпорындары екінші Келісуші Жақтың импорттары бойынша басымдылық түсетін аударудағы басымдылықты алулары тиіс.

5. Әрбір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жақтың тағайындаған авиакәсіпорнына өуе қатынасын пайдаланудан алған кірістерге баж бен барлық салықтардан босатылуын сақтауға тиіс.

12-БАП ТАСЫМАЛДАУ КӨЛЕМІ

1. Келісуші Жақтар екеуінің тағайындаған авиакәсіпорындарына осы Келісімнің Қосымшасында көрсетілгені сияқты келісілген өуе жолдарын пайдалануда дұрыс және тең жағдайлар берілетін болады.

2. Келісілген өуе жолдарын найдалану кезінде бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорны екінші Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнының мүддесіне назар аудара отырып, өуе жолдарын осы маршруттар бойынша немесе оның бір бөлігінде немесе басқа оның маршруттары бойынша пайдаланатын соңғы авиакәсіпорынның тасымалдауына зиян келтірмеуге тиіс.

3. Келісілген өуе жолдарындағы тағайындалған авиакәсіпорынға берілген тасымалдау көлемі Келісуші Жақтардың аумақтары арасындағы өуе көлігімен қоғамдық тасымалдаудың қажеттілігінің есебіне сай келуі тиіс. Бұл көлем Келісуші Жақтардың тағайындалған авиакәсіпорындары арасында тепе-тең бөлінуі тиіс, егер басқа келісулер жоқ болса.

4. Келісілген өуе жолдарын пайдалану үшін қозғалыстың жиілігі мен кестесі екі тағайындалған авиакәсіпорындар арасында өзара келісімдер жолымен орнатылуы тиіс және авиациялық билік орындарына бекітуге келісілген өуе жолдарында ескертілген пайдаланудың басталуына дейін және 30 күннен аз емес күшіне елгенге дейін тапсырылуы тиіс. Егер осындай келісім тағайындалған авиакәсіпорындар арасында жетпеуі мүмкін болса, онда іс Келісуші Жақтың авиациялық билік орындарына тапсырылуы тиіс.

5. Егер қажет болса, тасымалдаудың қосымша көлемін бекіту үшін авиациялық билік орындарына сөйкес оны тапсырғанға дейін тағайындалған авиакәсіпорындар арасында үйлестірілуі тиіс.

6. Келісілген өуе жолдарын пайдалану үшін екі тағайындалған авиакәсіпорындар арасындағы коммерциялық келісімдер қорытындысы қажет. Осындай коммерциялық келісім авиациялық билік орындарына сөйкес бекітуге беруі тиіс.

13-БАП ПАЙДАЛАНУ АЛЫМДАРЫ

1. Әрбір Келісуші Жақ өуе жайларын немесе басқа авиациялық құрал-жабдықтарды пайдалануда дұрыс және дәлелді алымдарды енгізуге рұқсат беруі немесе енгізуі мүмкін, егер бұл алымдар халықаралық қатынастарда жұмыс істейтін басқа авиакәсіпорындарға төленген ақыдан төменірек болса.

2. Әрбір Келісуші Жақ қызметтер мен құрал-жабдықтарды пайдаланатын тағайындалған авиакәсіпорындар мен құзырлы салықтар ұйымдары арасында және егер мүмкін болса, авиакәсіпорындарды білдіретін ұйымдар арқылы кеңесулер өткізуге мүмкіндік беруі тиіс. Пайдаланудағы алымдарды өзгертулер жөніндегі кез келген ұсыныстар бойынша осы өзгертулерді енгізгенге дейін қызметтерді пайдаланушыларға өзінің пікірін білдіруге мүмкіндік беру үшін дәлелді мәлімдеме ұсынылған болуы тиіс.

3. Келісуші Жақтардың ешқайсысы өзінің меншікті авиакәсіпорынына да, қандай да бір басқа авиакәсіпорынға да халықаралық өуе қатынастарын пайдаланушы екінші Келісуші Жақтың авиакәсіпорындары алдында өздерінің кедендік, иммиграциялық, карантиндік және соларға ұқсас ережелерді қолдануда немесе өуе порттарын, өуе жолдарын, өуе навигациялар қызметтерін және олардың бақылауында болатын қызмет атқару құралдарын олармен байланысты пайдалануда қалауларын бермеуге тиіс.

14-БАП
АҚПАРАТТАР МЕН СТАТИСТИКАЛЫҚ
МӘЛІМЕТТЕРДІ АЛМАСТЫРУ

Бір Келісуші Жақтың авиациялық билік орындары екінші Келісуші Жақтың авиациялық билік орындарына олардың сұраулары бойынша келісілген өуе жолдарында тасымалдаулар санын, сондай-ақ үшінші елдерден орындалатынды қоспағанда, қонбай ұшатын рейстерді жөнелтетін және баратын пункттерге тағайындалған авиакәсіпорындарымен қамтамасыз етілетін тасымалдаулар көлемін анықтау үшін талап етілетін осындай статистикалық ақпаратты беруі тиіс.

15-БАП
ТІКЕЛЕЙ ТРАНЗИТТІК ТАСЫМАЛДАУЛАР

Бір Келісуші Жақтың аумақтары арқылы тікелей транзитпен өтетін және осы мақсат үшін қаралған өуе порты ауданын тастамайтын жолаушылар жеңілдетілген бақылаудан өтетін болады. Келесі тікелей транзитпен өтетін багаж бен жүк кедендік алымдардан және басқа осындай ұқсас салықтардан босатылатын болады.

16-БАП
КЕҢЕСУЛЕР

1. Келісуші Жақтардың авиациялық билік орындары тығыз ынтымақтастық рухында бір-бірімен осы Келісімнің ережелерін орындауға тиісті түсінік беру мәселелері бойынша кеңесулерді мезгіл-мезгіл өткізетін болады.

2. Мұндай кеңесулер осындай сұраным түскен күннен 60 күн бұрын басталуы тиіс, егер Келісуші Жақтардың арасында басқа келісімдер болмаса.

17-БАП
ӨЗГЕРІСТЕР

1. Егер кез келген Келісуші Жақ қандай да бір Келісімнің ережесін өзгертуді қажет деп санаса, онда ол екінші Келісуші Жақтан кеңес өткізуді сұрауы мүмкін. Авиациялық билік орындары арасындағы мұндай кеңесулер талқылаулар жолымен немесе жазбаша түрде өткізілуі мүмкін және сұраным алған күннен 60 күн бұрын

басталуы тиіс. Осындай түрде келіскен кез келген өзгертулер дипломатиялық ноталарды алмастыру жолымен күшіне енуі тиіс.

2. Осы Келісімнің Қосымшасын өзгертулер Келісуші Жақтардың құзырлы авиациялық билік орындарының арасындағы тікелей келісімдер жолымен жасалынуы мүмкін және дипломатиялық ноталарды алмасумен расталуы мүмкін.

3. Келісімге түзетулер екі Келісуші Жақтар үшін міндетті болуы мүмкін кез келген халықаралық конвенцияларға сәйкес жүргізілуі тиіс.

18-БАП ДАУЛАРДЫ РЕТТЕУ

1. Осы Келісімді түсіндіруге немесе қолдануға байланысты Келісуші Жақтар арасында туындайтын кез келген дау бірінші кезекте келіссөздер жолымен шешілетін болады.

2. Егер Келісуші Жақтар келіссөздерде келісімге келе алмаса, онда олар үш төрешіден тұратын Төрелік сотқа дауды қарауға жіберуі мүмкін. Бір-бір төрешіден әрбір Келісуші Жақ тағайындайды, ал үшіншісі осы екі тағайындалған төрешілермен анықталады. Келісуші Жақтардың әрбірі өзінің төрешісін Келісуші Жақтың біреуінің дауды төрешілердің шешуі өтінішімен дипломатиялық арналар бойынша ескертулерді алған күннен 60 күннің ішінде тағайындайды, ал үшінші төреші келесі 60 күннің ішінде тағайындалады. Егер Келісуші Жақтың қандай да бірі аталмыш уақыт ішінде төрешісін тағайындамаса немесе егер үшінші төреші аталмыш уақыт ішінде тағайындалмаса, онда Келісуші Жақтың кез келгені төрешіні немесе төрағаны тағайындау туралы Халықаралық Азаматтық Авиациялар Ұйымы Кеңесінің Президентіне өтініш жасай алады. Кез келген жағдайда үшінші төреші үшінші елдің азаматы болуы тиіс, ол төрелік соттың төрағасы ретінде өрекет ететін болады және төрелік соттың өткізу орнын белгілейді. Төрелік сот өзінің процедураларын және егер қажет болса қабылданатын заңды белгілейді.

3. Төрелік сотпен қабылданған кез келген шешім екі Келісуші Жақтар үшін міндетті болады, егер төрелік соттың үндеуіне дейін басқа шешім қабылдамаса.

4. Төрелік соттың жұмысына қатысты шығындарды Келісуші Жақтар тең бөліп төлейді.

5. Егер Келісуші Жақтың біреуі осы баптың 3 тармағымен келісе қабылданған қандай да бір шешімдерді орындамаса, онда екінші Келісуші Жақ осы Келісімнің негізінде ол міндеттерді орындамағаны үшін тағайындалған авиакәсіпорындарға немесе Келісуші Жаққа берілген артықшылықтарды немесе кез келген құқықты шектеуге, уақытша тоқтатуға немесе күшін жоюға мүмкіндік алады.

19-БАП ТІРКЕУ

Осы Келісім және оған барлық кейінгі өзгертулер, сондай-ақ кез келген дипломатиялық ноталарды алмастыру Халықаралық Азаматтық Авиациялар Ұйымының Кеңесінде тіркелетін болады.

20-БАП КЕЛІСІМ КҮШІНІҢ ТОҚТАТЫЛУЫ

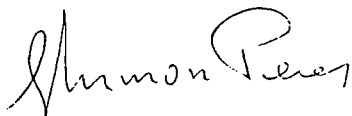
1. Осы Келісім мерзімсіз әрекет ететін болады.
2. Кез келген Келісуші Жақ екінші Келісуші Жаққа осы Келісім күшінің тоқтатылуы туралы өзінің ниетін кез келген мезгілде мәлімдеуі мүмкін. Мұндай мәлімдеме Халықаралық Азаматтық Авиациялар Ұйымына жедел түрде хабардар беретін болады. Бұл жағдайда, егер тек қана осы мәлімдеме осы мерзім ішінде екі жақты келісілген түрде кері қайтарылып алынбаса, онда екінші Келісуші Жақта осындай мәлімдеме алған күннен бастап 12 ай өткеннен кейін Келісім күші тоқтатылады. Екінші Келісуші Жақтың мәлімдемені алғаны туралы растауы болмаған кезде, онда сол мәлімдеме Халықаралық Азаматтық Авиациялар Ұйымы алған күннен бастап 14 күннен кейін мәлімдемені екінші Келісуші Жақ алды деп саналатын болады.

21-БАП КҮШІНЕ ЕНГІЗУ

Осы Келісім Келісуші Жақтарда ішкі мемлекеттік процедураларға сәйкес олармен орындалғаны туралы дипломатиялық ноталарды алмастырған күннен бастап күшіне енеді.

Өздерінің Үкіметтерінен тиісті түрде өкілеттік алған томендегі қол қоюшылар мазмұндалған ережелерді растай отырып, осы Келісімге қол қойды.

Келісім Алматы қаласында 1995 жылғы "___" тамызда екі түпнұсқа дана болып, әрқайсысы орыс, қазақ, ағылшын және иврит тілдерінде, әрі барлық мәтіндердің күші бірдей болып жасалды. Түсіндіруде айырмашылық болған жағдайда ағылшын тіліндегі мәтін басым болады.



**ИЗРАИЛЬ
РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ҮКІМЕТІ ҮШІН**



**ҚАЗАҚСТАН
МЕМЛЕКЕТІНІҢ
ҮКІМЕТІ ҮШІН**

ҚОСЫМША

Олардың аумақтары арасындағы өуе тасымалдауларын жүйелеуге қатысты Израиль Мемлекеті Үкіметі мен Қазақстан Республикасы Үкіметі арасындағы өуе қатынастары туралы Келісімге

1. Израиль Мемлекетінің тағайындалған авиакөсіпорнымен өуе қатынасында пайдалануы мүмкін маршруттары:

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Ұшатын пункттер: | Тель-Авив |
| Аралық пункттер: | кез келген пункт |
| Қазақстандағы пункттер: | Алматы |
| Тысқарыдағы пункттер: | кез келген пункт. |

2. Қазақстан Республикасының тағайындалған авиакөсіпорнымен өуе қатынасында пайдалануы мүмкін маршруттары:

| | |
|-----------------------|-------------------|
| Ұшатын пункттер: | Алматы |
| Аралық пункттер: | кез келген пункт |
| Израильдағы пункттер: | Тель-Авив |
| Тысқарыдағы пункттер: | кез келген пункт. |

3. Жоғарыда ескертілген өуе қатынастары үшінші елдерден бесінші еркіндік қозғалысқа мүмкіндік бермей пайдаланатын болады, егер тағайындалған тасымалдаулар арасында өзаралық келісулер болмаса. Мұндай келісім оның орындалуына дейін екі Елдің авиациялық билік орындарына бекітуге жіберілуі тиіс.

4. Тағайындалған авиакөсіпорындардың қатыстырулары бойынша кез келген немесе барлық аралық пункттер мен тысқарыдағы пункттерге авиакөсіпорынды тағайындаған Елдердің аумақтарында басталатын және аяқталатын өуе қатынас жағдайында кез келген немесе барлық ұшуларда қонуы мүмкін.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ
МЕЖДУ
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ГОСУДАРСТВА ИЗРАИЛЬ
И
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Государства Израиль и Правительство Республики Казахстан, именуемые в дальнейшем "Договаривающиеся Стороны",

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

подчеркивая важность воздушного сообщения как средства создания и сохранения дружбы, взаимопонимания и сотрудничества между народами двух стран;

желая содействовать развитию воздушного сообщения между Израилем и Казахстаном, продолжать в полной мере международное сотрудничество в этой сфере;

желая заключить Соглашение с целью эксплуатации воздушного сообщения между территориями своих государств ;

согласились о следующем:

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей толкования и применения настоящего Соглашения, если только иное не следует из контекста:

а) термин "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение, принятое согласно Статье 90 этой Конвенции, любую поправку к Приложениям или Конвенции согласно Статьям 90 и 94 Конвенции, если эти приложения и поправки были приняты или ратифицированы обеими Договаривающимися Сторонами;

б) термин "авиационные власти" означает в отношении Правительства Государства Израиль - Министра транспорта, и в отношении Республики Казахстан - Министерство транспорта и коммуникаций, или в обоих случаях любое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые указанными ведомствами;

o

в) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначаемое каждой Договаривающейся Стороной для эксплуатации договорных линий, как указано в Приложении к настоящему Соглашению и в соответствии со Статьей 3 этого Соглашения;

г) термины "территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в Статьях 2 и 96 Конвенции;

д) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение, его Приложения и поправки к нему, которые составляют неотъемлемую часть Соглашения;

е) термин "Приложение" означает Приложение к Соглашению и поправки, принятые в соответствии с положениями пункта 2 Статьи 17 Соглашения;

ж) термин "установленные маршруты" означает маршруты, установленные или устанавливаемые в Приложении к Соглашению;

з) термин "договорные линии" означает международное воздушное сообщение, обеспечиваемое воздушным судном для общественных перевозок пассажиров, груза и почты, которое может эксплуатироваться в соответствии с положениями Соглашения по установленным маршрутам;

и) термин "тариф" означает цены на перевозку пассажиров, багажа и груза и условия, при которых эти цены применяются, включая цены и условия для агентских и других дополнительных услуг, но за исключением вознаграждения и условий перевозки почты;

к) термин "объем перевозок" в отношении "договорных линий" означает емкость воздушного судна, используемого на таких линиях, умноженную на частоту полетов этого судна за определенный период времени по всему маршруту или его части.

Статья 2

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, определенные Соглашением, с

целью установления и эксплуатации международного воздушного сообщения по маршрутам, указанным в Приложении к Соглашению.

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, если только иное не предусмотрено в настоящем Соглашении или его Приложении, будет пользоваться следующими правами:

а) пролетать над территорией другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) производить посадки на указанной территории с некоммерческими целями;

в) при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, загружать и выгружать на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, пассажиров, груз и почту, следующие на или из территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие.

3. Ничто в настоящем Соглашении не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, груз или почту на условиях аренды или за вознаграждение, следующих в другой пункт на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

НАЗНАЧЕНИЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЛНОМОЧИЙ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить, сообщив об этом в письменной форме другой Договаривающейся Стороне, одно авиапредприятие с целью эксплуатации, между территориями двух стран, договорной линии по установленным маршрутам.

2. По получении такого назначения другая Договаривающаяся Сторона должна безотлагательно предоставить, согласно положениям пунктов 3 и 4 настоящей Статьи, назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно выполняет условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми к эксплуатации международного воздушного сообщения указанными властями в соответствии с положениями Конвенции.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, о котором говорится в пункте 2 настоящей Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении этих линий.

Статья 4

АНУЛИРОВАНИЕ И ПРИОСТАНОВКА ПРАВ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на эксплуатацию или временно приостановить использование предусмотренных в Статье 2 настоящего Соглашения прав, предоставленных авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:

а) в любом случае, если она не убеждена, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей авиапредприятие, или гражданам этой Договаривающейся Стороны;

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права; или

в) в любом случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условий эксплуатации договорных линий, предписанных настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, временное приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, не являются необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, такое право будет использоваться только после консультации с другой Договаривающейся Стороной.

Статья 5

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ СБОРОВ И НАЛОГОВ

1. Основываясь на принципах взаимоуважения, каждая Договаривающаяся Сторона будет освобождать назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны в возможно полной степени согласно национальному закону от ограничений по импорту, таможенных пошлин, акцизных налогов, инспекционных сборов и других национальных пошлин и налогов на снабжение, включая горючее и смазочные материалы, запасные части, в т.ч. двигатели, табельное оборудование самолета, бортовые запасы и питание (включая табачные изделия, спиртное, безалкогольные напитки и другие товары, предназначенные для продажи пассажирам в ограниченных количествах во время полета) и другие предметы, предназначенные для использования только в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушного судна назначенного авиапредприятия такой Договаривающейся Стороны, эксплуатирующей договорные линии, а также бланки авиабилетов, авианакладные, любой печатный материал, носящий знак авиакомпании, и обычные рекламные материалы, распространяемые этим назначенным авиапредприятием бесплатно.

2. Освобождение, предоставляемое настоящей Статьей, будет применяться к предметам, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи:

а) ввозимым на территорию одной Договаривающейся Стороны назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны или от его имени;

б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны по прибытии и отправлении с территории другой Договаривающейся Стороны;

в) ваятые на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования при эксплуатации договорных линий;

независимо от того, что эти предметы будут использоваться или потребляться полностью или частично в пределах территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей освобождение от налогов, при условии, что эти предметы не отчуждаются на территории указанной Договаривающейся Стороны.

Материалы, указанные в подпунктах а), б) и в), будут находиться под таможенным наблюдением или контролем.

3. Табельное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, обычно находящиеся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до тех пор, пока не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

4. Освобождения, предоставляемые согласно пункту 1 настоящей Статьи, будут также действительны, если авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны договорилось о другом авиапредприятии, которое также освобождено от таких налогов и сборов другой Договаривающейся Стороной, о временном пользовании или перевозке на территорию другой Договаривающейся Стороны предметов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи.

Статья 6

ТАРИФЫ

1. Тарифы, предписанные нааначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны за перевозку на территорию или с территории другой Договаривающейся Стороны, будут устанавливаться в разумных пределах с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль и тарифы других авиакомпаний. Договаривающиеся Стороны должны обсуждать неприемлемые тарифы, которые являются дискриминационными, чрезмерно высокими или ограниченными из-за злоупотребления доминирующим положением или искусственно сниженными из-за прямой или косвенной поддержки или субсидии государства.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, будут согласовываться нааначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, после консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть, и такое согласование будет, по-возможности, достигаться путем использования процедур Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) или любого другого соответствующего международного механизма выработки тарифов.

3. Согласованные таким образом тарифы будут представляться на утверждение авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон по меньшей мере за (45) дней до предполагаемой даты их введения. В отдельных случаях этот срок может быть сокращен по согласованию упомянутых властей.

4. Такое утверждение может быть дано в четко выраженной форме. Если никто из авиационных властей не выразил своего несогласия в течение 30 дней с даты передачи тарифов на рассмотрение, в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, эти тарифы будут считаться утвержденными. В случае сокращения срока, в течение которого тариф должен быть представлен на утверждение, как это обусловлено пунктом 3, авиационные власти могут договориться о том, чтобы срок передачи любого несогласия по тарифам был менее 30 дней.

5. Если тариф не может быть согласован в соответствии с положениями пункта 2 настоящей Статьи, или если в течение периода, применяемого в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, одни авиационные власти уведомляют другие авиационные власти о своем несогласии по какому-либо тарифу, согласованному в соответствии с положениями пункта 2, авиационные власти двух Договаривающихся Сторон, после консультации с авиационными властями любого государства, чей совет они считают полезным, будут стремиться определить тариф путем взаимного согласования.

6. Если авиационные власти не могут прийти к соглашению по утверждению какого-либо тарифа, представленного им на рассмотрение в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, или по определению какого-либо тарифа, как указано в пункте 5 настоящей Статьи, спор будет решаться в соответствии с положениями Статьи 18 настоящего Соглашения.

7. Тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей Статьи, останется в силе до тех пор, пока не будет установлен новый тариф. Тем не менее, тариф не будет продлеваться на основании этого пункта более, чем на 12 месяцев после даты истечения срока его действия.

Статья 7

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

1. Назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны будет разрешено на основе взаимности иметь на территории другой Договаривающейся Стороны своих представителей и коммерческий, эксплуатационный и технический персонал, необходимые в связи с эксплуатацией договорных линий. Этот персонал будет набираться из числа граждан одной или обеих Договаривающихся Сторон в случае необходимости.

2. Такие потребности в персонале могут, по усмотрению назначенного авиапредприятия, быть удовлетворены своим собственным персоналом или использованием услуг другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных выполнять такие услуги на территории этой Договаривающейся Стороны.

3. Представители и персонал должны подчиняться законам и правилам, действующим на территории другой Договаривающейся Стороны, и согласно этим законам и правилам каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять на основе взаимности и с минимальной задержкой необходимые разрешения на работу, визы для служащих или другие подобные документы представителям и персоналу, о которых говорится в пункте 1 настоящей Статьи.

Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется гарантировать, что соответствующее назначенное авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны будет обеспечиваться подходящим офисом и средствами, необходимыми для работы, с целью обеспечения безотлагательной работы соответствующих авиапредприятий Договаривающихся Сторон.

Статья 8

ПРИМЕНЕНИЕ ЗАКОНОВ И ПРАВИЛ

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, касающиеся прибытия или отправления с ее собственной территории воздушного судна, выполняющего международные полеты, или связанные с эксплуатацией такого воздушного судна в пределах ее территории, будут применяться к воздушному судну назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны при въезде, выезде и пребывании на упомянутой территории.

2. Законы и правила каждой Договаривающейся Стороны, касающиеся прибытия, пребывания, транзита и отправления с ее территории пассажиров, экипажа, багажа, груза и почты на воздушном судне, включая правила, касающиеся въезда и выезда, иммиграционные и эмиграционные, паспортные, таможенные, валютные и санитарные меры, будут соблюдаться назначенным авиапредприятием каждой Договаривающейся Стороны по прибытии или отпадении и пребывании на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

ПРИЗНАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ И СВИДЕТЕЛЬСТВ

1. Удостоверения летной годности, квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся Сторон и находящиеся в силе, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной с целью эксплуатации договорных линий, при условии, что требования, согласно которым эти удостоверения и свидетельства были выданы или признаны действительными, равны или выше минимальных стандартов, которые могут быть установлены согласно Конвенции.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, сохраняет за собой право отказать в признании действительными квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные своим гражданам другой Договаривающейся Стороной применительно к полетам над своей территорией.

Статья 10

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1. Договаривающиеся Стороны подтверждают внятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Договаривающиеся Стороны, в частности, будут действовать в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и Протокола о борьбе с незаконными действиями насилия в аэропортах международной гражданской авиации, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года.

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

3. Договаривающиеся Стороны в своих отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы обслуживающий персонал воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и обслуживающий персонал международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от обслуживающего персонала воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей Статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом воздушного судна или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если Договаривающаяся Сторона имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона не выполняет положений по авиационной безопасности, указанных в настоящей Статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут потребовать немедленную консультацию у авиационных властей другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11

ПЕРЕВОД ДОХОДОВ

На основе взаимности:

1. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет свободно продавать авиатранспортные услуги на территории другой Договаривающейся Стороны за местную или любую свободно конвертируемую валюту, напрямую или через агентов согласно соответствующему разрешению, полученному от компетентных властей.

2. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон будут свободно конвертировать в свободно конвертируемую валюту разницу между выручкой и расходами и переводить эту сумму с территории продажи на свою территорию. Так будут переводиться доходы от продажи, произведенной непосредственно или через агента по авиатранспортным и вспомогательным дополнительным услугам, и оплата будет проводиться в соответствии с положениями платежного соглашения, действующего между двумя странами, если такое соглашение достигнуто, и в соответствии с действующими валютными правилами.

3. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон должны получить разрешение на такой перевод в течение 30 дней после подачи заявки. Процедура такого перевода доходов должна соответствовать правилам валютного обмена страны, в которой доход получен.

4. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон должны свободно производить перевод по получении разрешения. В случае если по техническим причинам такой перевод не может быть произведен немедленно, то авиапредприятия Договаривающихся Сторон должны получить приоритет в переводе, сходный с приоритетом по импорту другой Договаривающейся Стороны.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона должна гарантировать назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны освобождение от всех налогов и пошлин на доходы, полученные от эксплуатации воздушных сообщений.

Статья 12

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК

1. Назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий, как указано в Приложении к настоящему Соглашению.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует авиалинию по тому же маршруту или его части, или по другим его маршрутам.

3. Объем перевозок, предоставляемый назначенным авиапредприятием на договорных линиях, должен соответствовать расчетным потребностям в общественных перевозках воздушным транспортом между территориями Договаривающихся Сторон. Этот объем должен, в принципе, быть разделен поровну между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, если нет иной договоренности.

4. Частота и расписание движения для эксплуатации договорных линий должны быть установлены путем взаимного согласования между двумя назначенными авиапредприятиями и переданы авиационным властям на утверждение до начала эксплуатации упомянутых договорных линий и не менее чем за 30 дней до вступления их в силу. В случае, если такое соглашение не может быть достигнуто между назначенными авиапредприятиями, то дело должно быть передано авиационным властям Договаривающихся Сторон.

5. Дополнительный объем перевозок, если необходимо, должен быть скоординирован между назначенными авиапредприятиями до его передачи соответствующим авиационным властям для утверждения.

6. Для эксплуатации договорных линий необходимо заключение коммерческого соглашения между двумя назначенными авиапредприятиями. Такое коммерческое соглашение должно быть представлено соответствующим авиационным властям на утверждение.

Статья 13

СБОРЫ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может ввести или разрешить ввести справедливые и обоснованные сборы за пользование аэропортами и другим авиационным оборудованием, при условии что эти сборы будут не выше тех, которые оплачиваются другими авиапредприятиями, работающими на подобных международных сообщениях.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона должна способствовать проведению консультаций между компетентными налоговыми организациями и назначенными авиапредприятиями, пользующимися услугами и оборудованием, и, если возможно, через организации, представляющие авиапредприятие. По любому предложению об изменении сборов за пользование должно быть представлено обоснованное уведомление пользователям услугами, о том чтобы дать им возможность выразить свое мнение до введения этих изменений.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не должна отдавать предпочтения ни своему собственному, ни какому-либо другому авиапредприятию перед авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, эксплуатирующим подобные международные воздушные сообщения, в применении своих таможенных, иммиграционных, карантинных и подобных правил или в использовании аэропортов, авиалиний, служб авионавигации и связанных с ними средствами обслуживания, находящихся под их контролем.

Статья 14

ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ И СТАТИСТИЧЕСКИМИ ДАННЫМИ

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны по запросу авиационных властей другой Договаривающейся Стороны предоставят такую статистическую информацию, которая может обоснованно потребоваться для определения объема перевозок, который должен обеспечиваться назначенным авиапредприятием, количество перевозок на договорных линиях, также как и пункты отправления и назначения беспосадочных рейсов, исключительно выполняемых в/из третьих стран.

Статья 15

ПРЯМЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Пассажиры, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, предусмотренного для этой цели, будут подвергаться упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, будут освобождаться от таможенных сборов и других подобных сборов.

Статья 16

КОНСУЛЬТАЦИИ

1. В духе тесного сотрудничества авиационные власти Договаривающихся Сторон будут периодически проводить консультации друг с другом по вопросам толкования и надлежащего выполнения положений настоящего Соглашения.

2. Такие консультации должны начаться в период 60 дней с даты получения такого запроса, если нет иной договоренности между Договаривающимися Сторонами.

Статья 17

ИЗМЕНЕНИЯ

1. Если любая Договаривающаяся Сторона считает необходимым изменить какое-либо положение Соглашения, она может запросить консультацию с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации между авиационными властями могут быть проведены путем обсуждений или в письменной форме и должны начаться в период 60 дней с даты получения запроса. Любые изменения, согласованные таким образом, должны вступить в силу путем обмена дипломатическими нотами.

2. Изменения в Приложении к настоящему Соглашению могут быть сделаны путем прямого согласования между компетентными авиационными властями Договаривающихся Сторон и подтверждено обменом дипломатическими нотами.

3. Поправки к Соглашению должны производиться в соответствии с любой международной конвенцией, которая может быть обязательной для обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 18

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор, возникающий между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, будет разрешаться в первую очередь путем переговоров.

2. Если Договаривающиеся Стороны не придут к соглашению на переговорах, они могут передать спор на рассмотрение в арбитражный суд, состоящий из трех арбитров. По одному арбитру назначается каждой Договаривающейся Стороной, а третий определяется этими двумя назначенными арбитрами. Каждая из Договаривающихся Сторон назначает арбитра в течение 60 дней со дня получения уведомления одной Договаривающейся Стороной от другой по дипломатическим каналам с просьбой арбитражного решения спора, а третий арбитр назначается в течение следующих 60 дней. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон не назначит арбитра в течение указанного времени, или если третий

арбитр не назначен в течение указанного времени, то любая из Договаривающихся Сторон может попросить Президента Совета Международной организации гражданской авиации назначить арбитра или арбитров, как потребуется. В любом случае третий арбитр должен быть гражданином третьей страны, он будет действовать как председатель арбитражного суда и определит место проведения арбитражного суда. Арбитражный суд определит свою процедуру и, если необходимо, закон, который будет применяться.

3. Любое решение, принятое арбитражным судом, будет обязательным для обеих Договаривающихся Сторон, если не принято другое решение в ходе рассмотрения спора в арбитражном суде.

4. Расходы по арбитражному суду делятся поровну между Договаривающимися Сторонами.

5. Если и пока одна из Договаривающихся Сторон не выполняет какое-либо решение, принятое согласно пункту 3 настоящей Статьи, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, отозвать или аннулировать любые права или привилегии, которые она предоставила на основании настоящего Соглашения Договаривающейся Стороне или назначенному авиапредприятию, за невыполнение обязательств.

Статья 19

РЕГИСТРАЦИЯ

Настоящее Соглашение и все последующие изменения к нему, а также любой обмен дипломатическими нотами будут регистрироваться в Международной организации гражданской авиации.

Статья 20

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ

1. Настоящее Соглашение будет действовать бессрочно.

2. Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить письменно другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление будет одновременно передано в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае действие Соглашения прекращается через 12 месяцев после даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление не будет отозвано по договоренности до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной, уведомление будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

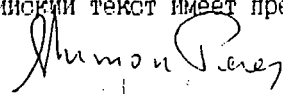
Статья 21

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты обмена Договаривающимися Сторонами дипломатическими нотами о выполнении ими соответствующих внутригосударственных процедур.

В доказательство наложенного нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в городе _____ " _____ " _____ 1995 года в 2-х подлинных экземплярах, каждый на иврите, казахском, английском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае расхождения в интерпретации английский текст имеет преимущество.



За Правительство
Государства Израиль



За Правительство
Республики Казахстан

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению о воздушном сообщении
между Правительством Государства Израиль
и Правительством Республики Казахстан,
касающееся регулярных воздушных перевозок
между их территориями

1. Маршруты, по которым назначенное авиапредприятие
Государства Израиль может эксплуатировать воздушное сообщение:

Пункт отправления: Тель-Авив
Промежуточные пункты: любой пункт
Пункт в Казахстане: Алматы
Пункт за пределами: любой пункт

2. Маршруты, по которым назначенное авиапредприятие
Республики Казахстан может эксплуатировать воздушное
сообщение:

Пункт отправления: Алматы
Промежуточные пункты: любой пункт
Пункт в Израиле: Тель-Авив
Пункт за пределами: любой пункт

3. Вышеупомянутые воздушные сообщения будут
эксплуатироваться без предоставления пятой свободы движения
в/из третьих стран, если нет взаимной договоренности между
назначенными перевозчиками. Такое соглашение должно быть
передано на утверждение авиационным властям обеих Сторон до
его выполнения.

4. Любой или все промежуточные пункты или пункты за
пределами могут, по усмотрению назначенного авиапредприятия,
быть опущены на любом или всех полетах, при условии что
сообщение начинается или заканчивается на территории Стороны,
назначившей авиапредприятие.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNE-
MENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPU-
BLIQUE DU KAZAKHSTAN

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République du Kazakh-
stan, ci après dénommés les "Parties contractantes",

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

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de préserver
l'amitié, la compréhension et la coopération entre les populations des deux pays;

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien entre Israël et le Ka-
zakhstan et de poursuivre dans la plus large mesure la coopération internationale dans ce
domaine;

Désireux de conclure un accord relatif à l'exploitation de services aériens entre leurs
territoires;

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, sauf indication con-
traire, les termes et expressions, ci-après s'entendent comme suit :

a) "Convention" : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à
la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément
à l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tous amendements aux annexes ou à la Con-
vention, adoptés conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et
amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ra-
tififiés par toutes deux;

b) "autorité aéronautique" : dans le cas de l'État d'Israël, le Ministre des transports et,
dans le cas de la République du Kazakhstan, le Ministre des transports et des communica-
tions ou, dans un cas comme dans l'autre, toute personne ou de tout organisme habilité à
exercer toutes fonctions exercées par ladite autorité;

c) "entreprise désignée" : l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contrac-
tante a désignée pour exploiter les services convenus comme prévu dans l'annexe au présent
Accord et en conformité avec l'article III du présent Accord;

d) "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de trans-
port aérien" et "escales non commerciales" : avec le même sens qu'aux articles 2 et 96 de
la Convention;

e) "Accord" : le présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs;

f) "annexe" : l'annexe au présent Accord, éventuellement modifiée en conformité

avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article XII du présent Accord;

g) "routes indiquées" : les routes établies ou à établir en annexe à l'Accord;

h) "services convenus" : les services aériens internationaux assurés par des aéronefs pour le transport public de passagers, de fret et de courrier, qui peuvent être exploités en conformité avec les dispositions du présent Accord, sur les routes indiquées;

i) "tarif" : les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que des conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et commissions d'agences et tout autre service auxiliaire, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier;

j) "capacité", s'agissant des services convenus : la capacité des aéronefs affectés à ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant une période donnée sur une route ou section de route.

Article II. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'Accord aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées en annexe.

2. Sauf disposition contraire du présent Accord ou de son annexe, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) De faire escale à des fins non commerciales dans ledit territoire;

c) Dans l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées - d'embarquer et de débarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord, des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

3. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, contre paiement ou rémunération, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter, entre les territoires des deux pays, les services convenus sur les routes indiquées.

2. Dès la réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. L'autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui apporte la preuve qu'elle satisfait aux conditions légales et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par ladite autorité en matière d'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux

dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article II du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi en conformité avec les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour ce qui concerne lesdits services.

Article IV. Révocation ou suspension des droits

1. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'article II du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elles jugent nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si ladite autorité n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie;

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Dans tout cas où l'entreprise manque autrement à conformer son exploitation des services convenus aux conditions prescrites au titre du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe, pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article V. Franchise de droits et taxes

1. Sous réserve de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, aux termes de la législation nationale, de restrictions à l'importation, droits de douane, impôt indirects ou de consommation, taxes de visite et autres droits nationaux et charges sur les fournitures, les combustibles et huiles de graissage, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement normal de bord, les provisions de bord (y compris le tabac, les alcools, les boissons et les autres produits destinés à être vendus en petites quantités aux passagers pendant le vol) et les autres articles destinés exclusivement à l'exploitation, à l'entretien ou à la réparation des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui exploite les services convenus, de même que les imprimés vierges de billets et de lettres de transport, ainsi que les imprimés revêtus de l'emblème de l'entreprise et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par cette entreprise désignée.

2. La franchise prévue dans le présent article s'applique aux articles mentionnés au paragraphe 1 dudit article, qui sont :

a) Introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, depuis leur arrivée jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante;

c) Embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à servir à l'exploitation des services convenus,

que ces produits soient ou non consommés en totalité à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces produits ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

Les articles mentionnés aux paragraphes a), b) et c) ci-dessus, seront gardés sous contrôle ou supervision douaniers.

3. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignés de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuée conformément aux règlements douaniers.

4. Les franchises prévues au paragraphe 1 du présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise désignée d'une Partie contractante a conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes franchises de la part de l'autre Partie contractante des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans le territoire de cette autre Partie contractante, des articles visés au paragraphe 1 du présent article.

Article VI. Tarifs

1. Les tarifs demandés par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts de l'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien. Les Parties contractantes considèrent inacceptables les tarifs discriminatoires, les prix d'éviction, les tarifs excessivement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ou artificiellement faibles en raison de subventions ou soutiens publics directs ou indirects.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article doivent être convenus du commun accord des entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant la même route en totalité ou en partie, l'accord se faisant autant que possible en appliquant les procédures de l'Association internationale de transport aérien ou d'un organisme professionnel similaire reconnu au plan international.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être présentés à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date proposée pour leur en-

trée en vigueur. Lesdites autorités peuvent convenir d'un délai plus bref dans des cas particuliers.

4. L'agrément peut être donné de façon expresse. Il est toutefois réputé acquis dès lors qu'aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle l'agrément a été demandé comme en dispose le paragraphe 3 du présent article. Si un délai d'agrément plus bref a été accordé comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent décider de ramener à moins de 30 jours le délai prévu pour exprimer leur désaccord.

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si l'autorité aéronautique d'une Partie contractante exprime à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif d'un commun accord, après avoir consulté, si elles le jugent utile, l'autorité aéronautique de tout autre État.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif qui leur est présenté comme en dispose le paragraphe 3 du présent article, ou à établir un tarif selon le paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article XVIII du présent Accord.

7. Tout tarif établi en conformité avec les dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Néanmoins, il ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe au delà de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article VII. Représentation

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est autorisée, sur la base de la réciprocité, à maintenir, dans le territoire de l'autre Partie contractante, ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique nécessaire aux fins de l'exploitation des services convenus. Ce personnel est constitué le cas échéant de nationaux de l'une et (ou) de l'autre des Parties contractantes.

2. Les postes vacants peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, par son propre personnel ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à fournir de tels services dans le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante, dans le cadre desquels chaque Partie contractante, sur une base de réciprocité et dans les plus brefs délais, accorde aux représentants et au personnel dont il est question au paragraphe 1 les permis de travail, autorisations d'emploi, visas et autres documents similaires.

Chaque Partie contractante s'engage à veiller à ce que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante obtienne les locaux administratifs et les facilités nécessaires à son exploitation, afin de faciliter l'entrée en exploitation, sans retard indu, des entreprises dési-

gnées respectives des Parties contractantes.

Article VIII. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs servant à la navigation internationale et les lois et règlements relatifs à l'exploitation desdits aéronefs se trouvant dans son territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie dudit territoire et pendant leur présence dans ledit territoire.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit se conformer, à l'entrée, au départ et pendant sa présence dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et règlements de cette autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au transit dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, notamment les règlements concernant l'entrée, le départ, l'immigration et l'émigration, les passeports, les douanes, le contrôle des changes et les mesures sanitaires.

Article IX. Reconnaissance des certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets ou certificats d'aptitude, ainsi que les licences accordés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, brevets et licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales fixées aux termes de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets ou certificats d'aptitude et licences délivrés à ses propres nationaux par l'autre Partie contractante.

Article X. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes agissent en particulier en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre

menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et la sortie de son territoire ou pour le séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages de soute, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident, de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autre acte illicite dirigé contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons suffisantes de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conforment aux dispositions de sécurité aérienne visées au présent article, l'autorité aéronautique de ladite Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

Article XI. Transfert du solde des recettes

Sur la base de la réciprocité :

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est libre de vendre des services de transport aérien dans le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou dans toute devise librement convertible, soit directement soit par l'entremise d'agents, sous réserve de posséder les autorisations voulues délivrées par les autorités compétentes.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de convertir en devises convertibles l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses et de transférer cet excédent du territoire de vente à leur pays d'origine. Le solde ainsi transféré est calculé sur la base des recettes des ventes, réalisées soit directement soit par l'entremise d'un agent, de services de transport aérien et de services accessoires supplémentaires, et son virement est réglé en conformité avec les dispositions de l'accord de paiements éventuellement en vigueur entre les deux pays et des règlements applicables aux opérations en devises.

3. Les demandes de virement déposées à cette fin par les entreprises désignées des

Parties contractantes doivent être approuvées dans les 30 jours à compter du dépôt de la demande. Les procédures régissant ces virements se conforment à la réglementation des changes du pays où les recettes sont réalisées.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de procéder au transfert dès réception de l'approbation. Si des raisons techniques empêchent de procéder immédiatement au virement, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouit de la même priorité pour ses transferts que les importations de l'autre Partie contractante.

5. Chaque Partie contractante exempte l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de tous droits et taxes sur les bénéfices et revenus tirés de l'exploitation des services aériens.

Article XII. Capacité et fréquence

1. Les deux entreprises désignées doivent pouvoir exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus qui sont prévus dans l'annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie de la même route ou sur d'autres routes de son réseau.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées doivent offrir une capacité correspondant étroitement à la demande estimative émanant des usagers du transport aérien qui voyagent entre les territoires des deux pays. En principe et sauf convention contraire, cette capacité est répartie à parts égales entre les entreprises désignées des Parties contractantes.

4. Un accord entre les deux entreprises désignées concernant les fréquences et les horaires d'exploitation des services convenus doit être présenté à l'approbation des autorités aéronautiques avant la mise en exploitation desdits services et au moins 30 jours avant l'entrée en vigueur des fréquences et horaires en question. Si aucun accord ne peut être conclu entre les entreprises désignées, les questions controversées sont soumises à la décision finale des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Les entreprises désignées des Parties contractantes coordonnent la capacité supplémentaire éventuellement nécessaire avant de la présenter à l'approbation de leur autorité aéronautique respective.

6. Les services convenus doivent être exploités aux termes d'un accord commercial conclu entre les entreprises désignées. Cet accord doit être soumis à l'approbation de l'autorité aéronautique respective.

Article XIII. Facilitation

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou autoriser à imposer des redevances justes et raisonnables pour l'usage des installations aéroportuaires et aéronautiques, sous réserve que lesdites redevances ne soient pas plus élevées que celles que paient les autres

entreprises de transport aérien qui exploitent des services aériens internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre d'une part ses autorités compétentes en matière de redevances d'usage et d'autre part les entreprises désignées qui utilisent les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur, afin de permettre aux usagers de présenter leur point de vue.

3. Aucune Partie contractante ne doit donner préférence à son entreprise désignée (ou à une autre entreprise de transport aérien) sur une entreprise de l'autre Partie contractante assurant des services aériens analogues, en ce qui concerne l'application de ses règlements en matière de douanes, d'immigration, de quarantaine et assimilés ni en ce qui concerne l'usage des installations accessoires relevant de son contrôle.

Article XIV. Échanges de renseignements et de statistiques

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante fournit à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les renseignements statistiques dont celle-ci a raisonnablement besoin pour déterminer la capacité à fournir par l'entreprise désignée, y compris le volume de trafic acheminé sur les services convenus, en précisant l'origine et la destination finale du trafic long courrier exceptionnellement acheminé en provenance et (ou) à destination de pays tiers.

Article XV. Transit direct

Les passagers qui sont en transit direct par le territoire d'une Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet sont soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts de droits de douane et autres droits.

Article XVI. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de ses annexes soient dûment appliquées et respectées.

2. Ces consultations débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception d'une demande à cette fin, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article XVII. Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition de l'Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations entre autorités aéronautiques, directes ou par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diploma-

tiques.

2. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, confirmé par un échange de notes diplomatiques.

3. L'Accord doit être modifié de manière à se conformer à toute convention multilatérale qui devient d'application obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article XVIII. Règlement des différends

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à un tribunal de trois arbitres, constitué d'un arbitre désigné par chacune des Parties contractantes et d'un tiers arbitre désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de l'avis par lequel l'une des Parties demande l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre est ensuite nommé dans un délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si les deux premiers arbitres ne désignent pas le tiers arbitre dans le délai prescrit, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le tiers arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers, préside le tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrête son propre règlement et, au besoin, détermine le droit applicable.

3. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes, à moins que celles-ci n'en disposent autrement lorsqu'elles soumettent le différend à un tribunal arbitral.

4. Les frais du tribunal arbitral sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes.

5. Tant et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes manque à se conformer à une sentence rendue aux termes du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer tous les droits et avantages qu'elle a accordés en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise désignée défaillante.

Article XIX. Enregistrement

Le présent Accord ainsi que toutes les modifications qui peuvent y être apportées et tous les échanges de notes diplomatiques doivent être enregistrés auprès de l'Organisation

de l'aviation civile internationale.

Article XX. Dénonciation

1. Le présent Accord est en vigueur pour une période indéfinie.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut notifier par écrit à l'autre Partie contractante, à tout moment, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord expire 12 mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de la période susmentionnée. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après qu'elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lequel les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit l'accomplissement des formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont souscrit le présent Accord.

Fait à Almaty le 4 elul 5755, soit le 30 août 1995, en deux exemplaires originaux en anglais, en hébreux, en kazakh et en russe, les quatre textes étant également authentiques. En cas de divergence d'interprétation, l'anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

SHIMON PERES

Pour le Gouvernement de la République du Kazakhstan :

TOKAYEV

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KAZAKHSTAN, RELATIF AUX
TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES

1. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée de l'État d'Israël :

Point d'origine : Tel Aviv
Points intermédiaires : Tout point
Point au Kazakhstan : Almaty
Points ultérieurs : Tout point

2. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée du Gouvernement de la République du Kazakhstan :

Point d'origine : Almaty
Points intermédiaires : Tout point
Point en Israël : Tel Aviv
Points ultérieurs : Tout point

3. Les services aériens susmentionnés sont exploités sans droits de trafic de cinquième liberté à destination et (ou) en provenance de pays tiers, à moins que les entreprises désignées n'en conviennent autrement. Les accords conclus à cette fin ne peuvent être mis en oeuvre qu'après avoir été approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Chaque entreprise désignée peut, à son gré, omettre tout point intermédiaire ou ultérieur sur tout ou partie de ses vols, sous réserve que ces services aient leur point de départ ou d'aboutissement dans le territoire de la Partie ayant désigné ladite entreprise.

