

TRANSPORTATION

Aviation Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and KAZAKHSTAN**

Signed at Nur-Sultan December 30, 2019

Entered into force March 15, 2022



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Kazakhstan (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of Kazakhstan, the Ministry of Industry and Infrastructural Development, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Ministry of Industry and Infrastructural Development;
2. "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c. the right to perform international air transportation between points on the following routes:

- (i) for airlines of Kazakhstan, from points behind Kazakhstan via Kazakhstan and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points;

- (ii) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in Kazakhstan and beyond; and for all-cargo service, between Kazakhstan and any point or points; and

- d. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points;
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

- f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

- g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and

- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and,

in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Article 3 Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;
- b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4 Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

- a. that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);

b. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or

c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of that Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such

findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

Article 7

Aviation Security

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that 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 Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air

navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities, and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

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

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

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

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to

exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

Article 13 Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and

the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16
Registration with ICAO

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

Article 17
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of the Agreement have been completed.

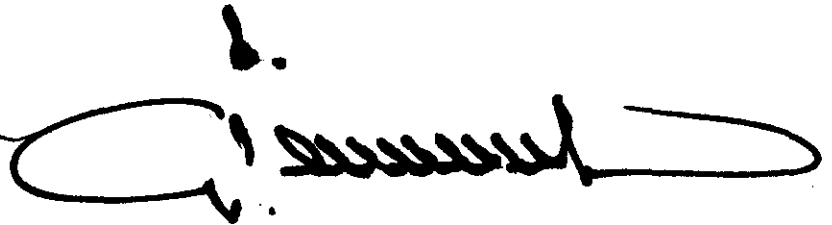
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at NUR-SULTAN, this 30th day of December, 2019, in two originals, in the English, Kazakh and Russian languages, all texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF KAZAKHSTAN:

William H. Moser



АМЕРИКА ҚҰРАМА ШТАТТАРЫНЫҢ ҮКІМЕТІ МЕН ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҮКІМЕТІ АРАСЫНДАҒЫ ӘУЕ ҚАТЫНАСЫ ТУРАЛЫ КЕЛІСІМ

Америка Құрама Штаттарының Үкіметі мен Қазақстан Республикасының Үкіметі (бұдан әрі «Тараптар» деп аталады)

үкімет тарапынан ең аз араласушылық және реттеушілік болатын, нарықта авиакәсіпорындар арасында бәсекелестікке негізделген халықаралық авиация жүйесінің нығаюына ниет білдіре отырып;

авиакәсіпорындардың жолаушылар мен жүк жөнелтушілерге қызмет көрсетудің әртүрлі нұсқаларын ұсынуын мүмкін етуге ниет білдіре отырып және жекелеген авиакәсіпорындардың дамуына және жаңашыл әрі бәсекеге қабілетті баға белгілеуді қолдануына түрткі болуға ниет білдіре отырып;

халықаралық әуе қатынастары мүмкіндіктерін кеңейтуге жәрдемдесуге ниет білдіре отырып;

халықаралық әуе қатынастарында ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздіктің барынша жоғары дәрежесін қамтамасыз етуге ниет білдіре отырып және әуе кемелерінің қауіпсіздігіне қарсы бағытталған, адамдарға немесе мүлікке қауіп төндіретін, әуе тасымалын жүзеге асыруға теріс әсерін тигізетін және жұртшылықтың азаматтық авиацияның қауіпсіздігіне деген сенімділігіне нұқсан келтіретін актілерге немесе қатерлерге қатысты өздерінің елеулі алаңдаушылығы туралы тағы да мәлімдей отырып; және

1944 жылғы 7 желтоқсанда Чикагода қабылданған Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның қатысушылары бола отырып;

төмендегілер туралы уағдаласты:

1-бап Анықтамалар

Егер өзгеше көзделмесе, осы Келісімнің мақсаттары үшін:

1. «Авиациялық биліктер» термині Құрама Штаттарға қатысты Көлік департаментін және Қазақстан Республикасына қатысты – Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігін немесе Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі орындайтын функцияларды жүзеге асыруға уәкілеттік берілген кез келген тұлғаны немесе ведомствоны білдіреді.

2. «Келісім» термині осы Келісімді және оған кез келген түзетулерді білдіреді.

3. «Әуе тасымалы» термині сыйақы үшін немесе жалдау арқылы әуе көлігімен жолаушыларды, багажды, жүкті және поштаны жеке немесе біріктіріп, тұрақты немесе чартермен жүзеге асырылатын қоғамдық тасымалды білдіреді.

4. «Тараптың авиакәсіпорны» термині Тараптың авиациялық биліктерінен пайдаланушы сертификатын (ПС) алған және негізгі қызмет орны осы Тараптың аумағындағы авиакәсіпорынды білдіреді.

5. «Конвенция» термині 1944 жылғы 7 желтоқсанда Чикагода қабылданған Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияны білдіреді және мыналарды:

а. Конвенцияның 94 (а)-бабына сәйкес күшіне енген және екі Тарап та ратификациялаған кез келген түзетуді; және

б. Конвенцияның 90-бабына сәйкес екі Тарап үшін кез келген уақытта осындай қосымшаның немесе түзетудің заңдық күші болатын шамада қабылданған кез келген Қосымшаны немесе оған кез келген түзетуді қамтиды.

6. «Толық құн» термині қызмет көрсету құнын, оған қоса ақылға қонымды әкімшілік шығын төлемін білдіреді.

7. «Халықаралық әуе тасымалы» термині біреуден көп мемлекет аумағының әуе кеңістігі арқылы жүзеге асырылатын әуе тасымалын білдіреді.

8. «Баға» термині халықаралық әуе тасымалымен байланысты жерүсті тасымалдарын қоса алғанда, әуе тасымалдарын орындау кезінде жолаушыларды, багажды немесе жүкті (поштаны қоспағанда) тасымалдағаны үшін авиакәсіпорындар, оның ішінде олардың агенттері тағайындайтын кез келген төлемді, мөлшерлемені немесе алымды, сондай-ақ осындай төлемнің, мөлшерлеменің немесе алымның бар екендігін айқындайтын шарттарды білдіреді.

9. «Коммерциялық емес мақсаттардағы аялдау» термині жолаушыларды, багажды, жүкті немесе поштаны бортқа қабылдаудан немесе одан түсіруден өзге кез келген мақсаттағы қонуды білдіреді.

10. «Аумақ» термині Тараптың егемендігіндегі құрлықтық аумақтарды,

ішкі суларды және аумақтық теңізді білдіреді; және

11. «Пайдаланушылардан алынатын алым» термині әуежайды, тиісті құралдар мен қызметтерді қоса алғанда, әуежайлық және аэронавигациялық құралдар мен қызметтер, сондай-ақ әуежай аймағындағы қоршаған ортаны қорғау мен авиациялық қауіпсіздік құралдары мен қызметтерін пайдалануға ұсынғаны үшін авиакәсіпорындардан алынатын алымды білдіреді.

2-бап

Құқықтар беру

1. Әрбір Тарап екінші Тараптың авиакәсіпорындарының халықаралық әуе тасымалдарын орындауы үшін екінші Тарапқа мынадай құқықтарды:

- a. өз аумағы арқылы қонбай ұшып өту құқығын;
- b. өз аумағында коммерциялық емес мақсаттармен аялдау құқығын;
- c. пункттер арасында мынадай маршруттармен:
 - (i) Қазақстанның авиакәсіпорындары үшін – Қазақстан шегінен тыс пункттерден, Қазақстан және аралық пункттер арқылы Америка Құрама Штаттарының кез келген пунктіне немесе пункттеріне және одан кейінгі пункттерге, және тек жүк тасымалдары үшін, Америка Құрама Штаттары мен кез келген пункт немесе пункттер арасында;
 - (ii) Америка Құрама Штаттарының авиакәсіпорындары үшін – Америка Құрама Штаттары шегінен тыс орналасқан пункттерден, Америка Құрама Штаттары және аралық пункттер арқылы Қазақстанның кез келген пунктіне немесе пункттеріне және одан кейінгі пункттерге, және тек жүк тасымалдары үшін, Қазақстан және кез келген пункт немесе пункттер арасында жүзеге асырылатын халықаралық әуе тасымалдарын жүзеге асыру құқықтарын; және
- d. осы Келісімде көзделген басқа да құқықтарды береді.

2. Тараптың әрбір авиакәсіпорны кез келген немесе барлық рейстерде және өз қалауы бойынша, бағыт бойынша шектеусіз немесе географиялық шектеусіз және осы Келісімге сәйкес тасымалдауды орындауға қандай да бір құқықтарды жоғалтпай, тек жүк тасымалдарын қоспағанда, тасымалдау авиакәсіпорынның өзі тіркелген мемлекет аумағында орналасқан пунктке көрсетілетін қызметтің бір бөлігі тасымал болып табылады деген шартпен:

- a. рейстерді кез келген бір немесе екі бағытта да жүзеге асыруы;
- b. бір әуе кемесінің ұшуы шеңберінде рейстердің әртүрлі нөмірлерін біріктіруі;
- c. шегінен тыс, аралық және одан кейінгі пункттерге және Тараптардың аумақтарындағы пункттерге кез келген үйлесімде және кез келген тәртіппен қызмет көрсетуі;
- d. кез келген пунктте немесе пункттерде аялдамауы;

е. кез келген пунктте өзінің кез келген әуе кемесінен өзінің кез келген басқа әуе кемесіне тасымалды беруі;

ф. әуе кемесін немесе рейстің нөмірін ауыстырып немесе ауыстырмай өз аумағындағы кез келген пункт шегінен тыс пункттерге қызмет көрсетуі, сондай-ақ қызметтер көрсету жолымен жұртшылыққа осындай көрсетілетін қызметтерді ұсынуы және тікелей рейстер ретінде жарнамалауы;

г. кез келген Тараптың аумағында да, оның аумағынан тыс та, кез келген пункттерде стоповер жасауы;

h. екінші Тараптың аумағы арқылы транзиттік тасымалды тасымалдауы; сондай-ақ

i. осы тасымалдау қай жерден басталатынына қарамастан, белгілі бір әуе кемесінде тасымалды біріктіруі мүмкін.

3. Жоғарыдағы маршруттардың кез келген учаскесінде немесе учаскелерінде, тек жүк тасымалдарын қоспағанда, шығу бағытында осындай пункттен тыс тасымалдау авиакәсіпорын тіркелген мемлекет аумағынан тасымалдаудың жалғасы болып табылады және келетін бағытқа қатысты, авиакәсіпорын тіркелген мемлекет аумағына тасымалдау одан тыс орналасқан осы пункттен тасымалдаудың жалғасы болып табылады деген шартпен, Тараптың кез келген авиакәсіпорны халықаралық әуе тасымалдарын маршруттағы кез келген пунктте пайдаланылатын әуе кемелерінің типін немесе санын өзгертуге қатысты қандай да бір шектеулерсіз орындай алады.

4. Осы Бапта ештеңе бір Тараптың авиакәсіпорнына немесе авиакәсіпорындарына екінші Тараптың аумағында сыйақы үшін тасымалданатын және осы екінші Тараптың аумағындағы басқа пунктке баратын жолаушыларды, багажды, жүкті немесе поштаны бортқа қабылдау құқығын беру болып есептелмейді.

5. Бір бағытта немесе «бару және кері қайту» бағытында болсын, кез келген Тараптың аумағында басталатын халықаралық чартерлік әуе тасымалдарын орындайтын Тараптың кез келген авиакәсіпорны өз қалауы бойынша чартерлік тасымалдарға қатысты өзі тіркелген мемлекеттің не екінші Тараптың заңдарын, қағидаларын және нормаларын сақтай алады. Егер қандай да бір Тарап өзінің бір немесе бірнеше авиакәсіпорнына немесе басқа елдердің авиакәсіпорындарына қатысты өзге нормалар, қағидалар, ережелер, шарттар немесе шектеулер қолданса, екінші Тараптың әрбір авиакәсіпорны осындай талаптардың ең төменгі шектеу талабына бағынады. Осы тармақта ештеңе екі Тараптың да авиакәсіпорындарынан Тараптың жолаушылардың қаражатын қорғауға және жолаушылардың брондарын күшін жою және төлеген ақысын қайтарып алу құқықтарына қатысты талаптарды орындауды талап ету құқықтарын шектемейді. Осы тармақта аталған тұтынушыларды қорғау қағидаларын қоспағанда, Тараптардың ешбіреуі екінші Тараптың авиакәсіпорнынан осы екінші Тараптың немесе үшінші елдің аумағынан бір бағытта немесе «бару және кері қайту» бағытында тасымалдауға байланысты осы бөлімде аталған қолданыстағы заңдарға, қағидалар мен нормаларға оның

сәйкес келуі туралы немесе тиісті авиациялық биліктер берген заңдардың, қағидалардың немесе нормалардың қолданысынан босату туралы біреуден көп хабарлама беруді талап етпейді.

3-бап **Рұқсат беру**

Әрбір Тарап екінші Тараптың авиакәсіпорындарынан пайдалануға уәкілеттік беру және техникалық рұқсат беру үшін ұйғарылған тәртіп және белгіленген нысан бойынша өтінімді алғаннан кейін ең аз рәсімдік кідіріспен:

а. осы авиакәсіпорынға басымдықпен иелік ету және іс жүзінде бақылау жасау екінші Тарапқа, осы Тараптың азаматтарына немесе екеуіне де тиесілі;

б. авиакәсіпорын өтінімді немесе өтінімдерді қарайтын Тараптың халықаралық әуе қатынастарын жүзеге асыру кезінде әдетте қолданылатын заңдарға және қағидаларға сәйкес белгіленген талаптарға сай келеді; және

с. екінші Тарап 6-бапта (қауіпсіздік) және 7-бапта (авиациялық қауіпсіздік) жазылған ережелерді қамтамасыз етеді және орындайды деген шартпен тиісті уәкілеттік пен рұқсатты береді.

4-бап **Рұқсаттың күшін жою**

1. Әрбір Тарап авиакәсіпорынның пайдалануға уәкілеттік беруіне немесе техникалық рұқсаттарына қатысты, егер:

а. авиакәсіпорын 1 (4)-бапқа сәйкес екінші Тараптың авиакәсіпорны болып табылмаса;

б. осы авиакәсіпорынға басымдықпен иелік ету және іс жүзінде бақылау жасау екінші Тарапқа, осы Тараптың азаматтарына немесе екеуіне де тиесілі болмаса; не

с. осы авиакәсіпорын осы Келісімнің 5-бабында (заңдарды қолдану) аталған заңдардың және қағидалардың сақталуын қамтамасыз етпесе, күшін жоюы, тоқтата тұруы, шектеуі немесе шарт қоюы мүмкін.

2. Дерек іс қимыл жасау осы баптың 1с тармақшасының одан әрі сақталмауын болдырмау үшін қажет болған жағдайларды қоспағанда, осы бапта белгіленген құқықтар басқа Тараппен консультация жасау арқылы ғана жүзеге асырылатын болады.

3. Осы бап Тараптардың кез келгенінің 6-баптың (қауіпсіздік) және 7-баптың (авиациялық қауіпсіздік) ережелеріне сәйкес екінші Тарап авиакәсіпорнының немесе авиакәсіпорындарының пайдалануға уәкілеттік беруіне немесе техникалық рұқсат беруіне қатысты бас тарту, кері қайтарып алу, тоқтата тұру, шектеу немесе шарт қою құқығын шектемейді.

5-бап

Зандарды қолдану

1. Халықаралық әуе навигациясына тартылған әуе кемелерінің бір Тараптың аумағына келуіне немесе оның аумағынан кетуіне немесе оның аумағы шегінде болған уақытта осындай әуе кемесінің пайдаланылуына және навигациясына рұқсат беруге қатысты оның заңдары мен қағидаларын осындай әуе кемелері осы Тараптың аумағына келуі, одан кетуі кезінде және оның шегінде болуы кезеңінде сақтауға тиіс.

2. Бір Тараптың аумағына келу кезінде, аумағында болған уақытта немесе аумағынан кету кезінде әуе кемелеріндегі жолаушылардың, экипаждың немесе жүктің оның аумағына кіруіне немесе оның аумағынан кетуіне қатысты оның заңдары және қағидаларын (келуге, ресімдеуге, авиациялық қауіпсіздікке, иммиграцияға, паспорттық, кедендік бақылау мен карантинге қатысты қағидаларды немесе поштаны тасымалдаған жағдайда, пошта қағидаларын қоса алғанда) басқа Тараптың авиакәсіпорындарының жолаушыларымен, экипаждарымен, немесе олардың атынан, немесе жүгіне қатысты сақталады.

6-бап

Қауіпсіздік

1. Әрбір Тарап осы Келісімде көзделген әуе тасымалдарын орындау мақсаттары үшін басқа Тарап берген немесе күшіне енгізген және мұндай сертификаттар мен лицензияларға қойылатын талаптар кем дегенде Конвенцияға сәйкес белгіленуі мүмкін ең төменгі стандарттарға тең болады деген шартпен күшінде қалатын ұшуға жарамдылық туралы куәліктерді, біліктілігі туралы куәліктерді және лицензияларды жарамды деп таниды. Алайда әрбір Тарап өз аумағының үстінен ұшуды орындау мақсаттары үшін екінші Тараптың өз азаматтарына берген немесе таныған біліктілік туралы куәліктерді жарамды деп танудан бас тарта алады.

2. Әрбір Тарап аэронавигациялық құралдарға, ұшу экипаждарына, әуе кемелеріне және екінші Тарап авиакәсіпорындарын пайдалануға қатысты екінші Тарап сақтайтын ұшу қауіпсіздігі стандарттарына қатысты консультация жүргізу туралы өтінішпен жүгінуі мүмкін. Егер осындай консультациялардың нәтижесінде Тараптың бірі екінші Тараптың кемінде Конвенцияға сәйкес белгілене алатын ең төменгі стандарттарға тең келетін осы салалардағы ұшу қауіпсіздігі нормалары мен талаптарын тиімді сақтамайтынын және қолданбайтынын анықтаса, екінші Тарап осындай ең төменгі стандарттарды орындау үшін қажетті деп саналатын тұжырымдар мен шаралар туралы хабардар етіледі және екінші Тарап тиісті түзету іс-қимылдарын қабылдайды. Егер екінші Тарап ақылға қонымды мерзімде осындай тиісті түзету іс-қимылдарын жасамаса, әрбір Тарап екінші Тараптың

авиакәсіпорны немесе авиакәсіпорындарына пайдалануға уәкілеттік беруге немесе техникалық рұқсат беруге қатысты бас тарту, күшін жою, тоқтата тұру, шектеу немесе шарт қою, сондай-ақ егер екінші Тарап жоғарыда аталған стандарттарды қолданбаса және сақтамаса, осы авиакәсіпорынға немесе авиакәсіпорындарға қатысты консультацияларға дейін дереу іс-қимылдар жасау құқығын өзінде сақтайды, жедел іс-қимылдар одан әрі сақтамауды болдырмау үшін қажет.

7-бап

Авиациялық қауіпсіздік

1. Тараптар өздерінің бір-біріне қатысты алған азаматтық авиацияның қауіпсіздігін заңсыз араласу актілерінен қорғау міндеттемесі осы Келісімнің ажырамас бөлігі болып табылатынын растайды. Халықаралық құқық бойынша өз құқықтары мен міндеттемелерінің жалпы қолданысын шектемей Тараптар, атап айтқанда, 1963 жылғы 14 қыркүйекте Токиода жасалған Әуе кеменің бортында жасалатын қылмыстар және кейбір басқа да актілер туралы конвенцияның, 1970 жылғы 16 желтоқсанда Гаагада жасалған Әуе кемелерін заңсыз басып алуға қарсы күрес туралы конвенцияның, 1971 жылғы 23 қыркүйекте Монреальда жасалған Азаматтық авиация қауіпсіздігіне қарсы бағытталған заңсыз іс-әрекеттерге қарсы күрес туралы конвенцияның және 1988 жылғы 24 ақпанда Монреальда жасалған Азаматтық авиация қауіпсіздігіне қарсы бағытталған заңсыз актілерге қарсы күрес туралы конвенцияны толықтыратын Халықаралық азаматтық авиацияға қызмет көрсететін әуежайлардағы заңсыз күш қолдану актілеріне қарсы күрес туралы хаттаманың ережелеріне сәйкес әрекет етеді.

2. Тараптар өтініш бойынша азаматтық әуе кемесін заңсыз басып алу актілерінің және осындай әуе кемелерінің, олардың жолаушылары мен экипаждарының, әуежайлар мен аэронавигациялық құралдардың қауіпсіздігіне қарсы бағытталған басқа да заңсыз актілердің алдын алу, сондай-ақ азаматтық авиация қауіпсіздігіне кез келген басқа қауіп-қатердің алдын алу үшін бір-біріне барлық қажетті көмекті көрсететін болады.

3. Тараптар өздерінің өзара қатынастарында Конвенцияға қосымшалар деп аталатын Халықаралық азаматтық авиация ұйымы белгілеген авиациялық қауіпсіздік стандарттарына және тиісті ұсынылатын практикаға сәйкес іс-қимыл жасайды; олар өздерінде тіркелген әуе кемелерін пайдаланушылардың, негізгі қызмет орны немесе тұрақты болатын жері олардың аумағындағы әуе кемелерін пайдаланушылардың, сондай-ақ олардың аумағындағы әуежайларды пайдаланушылардың авиациялық қауіпсіздік жөніндегі осындай ережелерге сәйкес әрекет етуін талап етеді.

4. Әрбір Тарап екінші Тараптың аумағына келген, одан кеткен кезде немесе осы екінші Тарап аумағында болу кезінде екінші Тарап талап ететін қауіпсіздік жөніндегі ережелерді сақтауға және бортқа отырғызуға немесе

тиеуге дейін және соның кезінде әуе кемелерін қорғау және жолаушыларды, экипажды, қол жүктерін, багажды, жүкті, борт керек-жарақтарын тексеру үшін тиісті шараларды қолдануға келіседі. Әрбір Тарап нақты қауіп-қатерге байланысты арнайы қауіпсіздік шараларын қолдану туралы екінші Тараптың кез келген өтінішіне де оң қарайды.

5. Әуе кемесін заңсыз басып алуға немесе жолаушылардың, экипаждың, әуе кемелерінің, әуежайлардың немесе аэронавигациялық құралдардың қауіпсіздігіне қарсы бағытталған басқа да заңсыз актілерге байланысты инцидент немесе инцидент қаупі туындаған жағдайда, Тараптар өзара байланысты жеңілдету және осындай инцидентті немесе оның қаупін жылдам және сәтті тоқтату мақсатында басқа да тиісті шаралар қолдану жолымен бір-біріне көмек көрсетеді.

6. Егер Тараптың бірі екінші Тарап осы Баптың авиациялық қауіпсіздік ережелерінен ауытқыды деп пайымдауға елеулі негіздері болса, осы Тараптың авиациялық биліктері екінші Тараптың авиациялық биліктерінен жедел консультация өткізуге сұрау салуы мүмкін. Осындай сұрау салу күнінен бастап 15 күн ішінде қанағаттанарлық келісімге қол жеткізілмеуі осы Тараптың авиакәсіпорнына немесе авиакәсіпорындарына пайдалануға уәкілеттік беруге және техникалық рұқсат беруге қатысты беруден бас тарту, кері қайтарып алу, шектеу немесе шарт белгілеу үшін негіз болып табылады. Төтенше жағдайда Тарап 15 күн өткенге дейін уақытша шаралар қолдана алады.

8-бап

Коммерциялық мүмкіндіктер

1. Әрбір Тарап авиакәсіпорындары әуе тасымалдарын жарнамалау және сату үшін екінші Тараптың аумағында өкілдіктер құруға құқылы.

2. Әрбір Тарап авиакәсіпорындары екінші Тараптың кіруге, тұруға және жалдауға қатысты заңдары мен ережелеріне сәйкес басқа Тараптың аумағына әуе тасымалдарын қамтамасыз ету үшін қажетті әкімшілік, сауда, техникалық, пайдаланушылық және басқа мамандарды жеткізуге және онда ұстауға құқылы.

3. Әрбір авиакәсіпорын екінші Тараптың аумағында жерүсті қызметін көрсетуді («өзіне-өзі қызмет көрсету») дербес жүзеге асыруға немесе авиакәсіпорынның қалауы бойынша осындай көрсетілетін қызметтерді толығымен немесе ішінара ұсыну үшін бәсекелес агенттер арасынан тандауға құқылы. Құқықтар ұшу қауіпсіздігі түсінігімен байланысты физикалық шектеулерге ғана қолданылады. Егер мұндай түсініктер өзіне-өзі қызмет көрсетуді болғызбаса, жерүсті көрсетілетін қызметтері барлық авиакәсіпорындарға тең негізде қолжетімді болуға тиіс; алымдар көрсетілетін қызметтердің құнына негізделуге тиіс; және мұндай көрсетілетін қызметтер өзіне-өзі қызмет көрсету мүмкін болатындай көрсетілетін қызметтің түріне және сапасына салыстырмалы болуға тиіс.

4. Тараптың авиакәсіпорны жолаушылардың қаражатын қорғауға, сондай-ақ жолаушылардың брондарының күшін жою және төлеген ақысын қайтарып алу құқықтарына қатысты, чартерлік тасымалдар басталатын елдің чартерлік тасымалдарға қатысты қағидаларында нақты көзделуі мүмкін жағдайларды қоспағанда, екінші Тараптың аумағында әуе тасымалдарын тікелей және авиакәсіпорынның қалауы бойынша өз агенттері арқылы сатуды жүзеге асыра алады. Әрбір авиакәсіпорынның осындай тасымалды сатуға құқығы бар және кез келген адамның мұндай тасымалды осы аумақтың валютасымен немесе еркін айырбасталатын валютамен сатып алуға құқығы бар.

5. Әрбір авиакәсіпорынның басқа Тараптың аумағында алынған шығындардан артылған табыс сомасын өз еліне және жалпыға бірдей қолданылатын заңнамаға немесе реттеуге қайшы келетін жағдайларды қоспағанда, өз таңдауы немесе талабы бойынша кез келген басқа елге немесе елдерге аудару және аударым жасау құқығы бар. Аударуға және аударымға авиакөмания аударуға өтінімге бастама жасаған күні ағымдағы операциялар мен аударымдарға қолданылатын айырбастау бағамы бойынша оларға қатысты шектеулерсіз немесе салық салынбай дереу рұқсат етілуге тиіс.

6. Әрбір Тараптың авиакәсіпорындарына екінші Тараптың аумағында отын сатып алуды қоса алғанда, жергілікті шығыстарды жергілікті валютамен төлеуге рұқсат етіледі. Әрбір Тараптың авиакәсіпорындары өз қалауы бойынша екінші Тараптың аумағында мұндай шығыстарды жергілікті валюталық қағидаларға сәйкес еркін айырбасталатын валютамен төлей алады.

7. Осы Келісімге сәйкес уәкілетті тасымалдарды жүзеге асыра немесе ұсына отырып, бір Тараптың кез келген авиакәсіпорны, мысалы, блок-орынға, код-шерге немесе жалға беру туралы келісімге қатысты:

a. Тараптардың кез келгенінің авиакәсіпорнымен немесе авиакәсіпорындарымен;

b. үшінші елдердің авиакәсіпорнымен немесе авиакәсіпорындарымен; және

c. кез келген елдің жерүсті тасымалдаушыларымен;
мұндай келісімге барлық қатысушылар (i) тиісті уәкілеттікке ие (ii) және осындай келісімдерге әдетте қолданылатын талаптарға сай келуі шартымен бірлескен маркетингтік келісімдер жасай алады.

8. Екі Тараптың авиакәсіпорындары мен жүк тасымалының жанама жабдықтаушыларына халықаралық әуе тасымалдарына байланысты кеден органдары бар барлық әуежайларға және барлық әуежайлардан тасымалды қоса алғанда, Тараптар аумағында немесе үшінші елдерде кез келген пункттерге немесе кез келген пункттерден жүкті тасымалдау үшін және қолданылатын заңдар мен қағидаларға сәйкес кеден қоймасында тұрған жүкті тасымалдау үшін кез келген жерүсті көлігі құралдарын қандай да бір шектеулерсіз пайдалануға рұқсат етіледі. Мұндай жүкке, жерүсті немесе әуе көлігімен тасымалданатынына қарамастан, әуежайдағы кедендік ресімдеуге және кедендік құралдарға рұқсат беріледі. Авиакәсіпорындар, басқа

авиакәсіпорындар және жүк әуе тасымалының жанама жабдықтаушылары жүзеге асыратын жерүсті тасымалын қоса алғанда, жерүсті тасымалын орындауды өздігінен таңдай алады немесе басқа жерүсті тасымалдаушыларымен келісім жасау арқылы қамтамасыз ете алады. Жүк жөнелтушілерді осындай тасымал бойынша фактілерге қатысты жаңылыстырмауы шартымен мұндай аралас жүк тасымалдары, құрамдастырылған әуе және жерүсті тасымалдары үшін бірыңғай ортақ баға бойынша ұсыныла алады.

9-бап

Кедендік баж бен алымдар

1. Бір Тараптың аумағына келген кезде екінші Тараптың авиакәсіпорындарының халықаралық әуе тасымалдарын жүзеге асыратын әуе кемелері, олардың борт жабдығы, жерүсті жабдығы, жанармай, жағармай материалдары, техникалық шығыс материалдары, қосалқы бөлшектер (қозғалтқыштарды қоса алғанда), авиациялық қорлары (тамақ өнімдері, сусындар және спирттік ішімдіктер, темекі өнімдері және ұшу кезінде шектеулі көлемде сатуға немесе жолаушылардың пайдалануына арналған басқа да өнімдерді қоса алғанда, бірақ ондай өнімдермен шектелмей) және халықаралық әуе тасымалын орындайтын әуе кемесінің пайдалануына немесе оған қызмет көрсетуге ғана арналған немесе пайдаланылатын басқа да заттар, мұндай жабдықтар мен материалдар әуе кемесінің бортында қалу шартымен өзара негізде (а) мемлекеттік органдар белгілейтін және (б) көрсетілетін қызметтер құнына негізделмеген импортқа барлық шектеулерден, меншікке салынатын салықтардан және капиталға салынатын салықтардан, кедендік баждардан, акциздерден және ұқсас алымдар мен төлемдерден босатылады.

2. Өзара негізде мынадай:

а. тіпті мұндай қорлар олар бортқа қабылданатын Тарап аумағының шегінде ұшу жолының бір бөлігінде пайдаланылатын болса да, Тараптың аумағына әкелінетін немесе жеткізілетін және екінші Тараптың халықаралық әуе тасымалдарын жүзеге асыратын авиакәсіпорындарының ұшып шығатын әуе кемесінде пайдалану үшін ақылға қонымды шекте бортқа қабылданатын авиациялық қорларды;

б. басқа Тарап авиакәсіпорнының халықаралық әуе тасымалдарын жүзеге асыратын әуе кемелеріне қызмет көрсету, оларды күтіп-ұстау немесе жөндеу үшін Тараптың аумағына әкелінетін жерүсті жабдығы және қосалқы бөлшектерді (қозғалтқыштарды қоса алғанда);

с. тіпті мұндай материалдар олар бортқа қабылданған Тарап аумағының шегінде жасалатын ұшу жолының бір бөлігінде пайдаланылатын болса да, екінші Тарап авиакәсіпорнының халықаралық әуе тасымалдарын жүзеге асыратын Тараптың аумағына әкелінетін немесе жеткізілетін жанармай, жағармай материалдарын және техникалық шығын материалдарын; және

d. тіпті мұндай материалдар олар бортқа қабылданатын Тарап аумағының шегінде жасалатын ұшу жолының бір бөлігінде пайдаланылатын болса да, Тараптың аумағына әкелінетін немесе жеткізілетін және басқа Тараптың халықаралық әуе тасымалын жүзеге асыратын авиакәсіпорнының ұшып кететін әуе кемелерінде пайдалану үшін ақылға қонымды шекте бортқа қабылданатын ақпараттық және жарнама материалдарын ұсыну жөніндегі көрсетілетін қызметтер құнының негізіндегі алымдарды қоспағанда, осы баптың 1-тармағында көрсетілген салықтардан, баждан, төлемдер мен алымдардан босатылады.

3. Осы баптың 1 және 2-тармақтарында айтылған жабдықтар мен материалдардың тиісті биліктердің қадағалауымен немесе бақылауымен сақтауы талап етілуі мүмкін.

4. Осы бапта көзделген босатулар бір Тараптың авиакәсіпорындары екінші Тараптың аумағында осы баптың 1 және 2-тармақтарында көрсетілген заттарды жалға алғаны немесе аудару үшін екінші Тарапта қолданылатын босатуларды ұқсас тәсілмен пайдаланатын басқа авиакәсіпорындармен шарт жасасқан жағдайларда да қолжетімді болады.

10-бап

Пайдаланушылардан алынатын алымдар

1. Әрбір Тараптың алымдарды алатын құзыретті биліктері немесе органдары екінші Тараптың авиакәсіпорындарына салуы мүмкін пайдаланушылардан алынатын алымдар әділ және орынды болады, ретсіз кемсітушілік сипатта болмайды және пайдаланушылардың әртүрлі санаттары арасында әділ бөлінеді. Кез келген жағдайда екінші Тараптың авиакәсіпорнына кез келген басқа авиакәсіпорынға алымдар салынатын сәтте ұсынылатын қолайлы шартқа қарағанда қолайлылығы кем болмайтын шартпен кез келген сондай салымдар салынады.

2. Басқа Тараптың авиакәсіпорындарына салынатын пайдаланушылардан алынатын алымдар, алымдарды алатын құзыретті билік орындары немесе органдарының қамтамасыз ететін әуежайдағы немесе әуежай жүйесі шеңберінде тиісті әуежайлық және аэронавигациялық құралдар мен қызметтер, сондай-ақ, әуежай аймағындағы қоршаған ортаны және авиациялық қауіпсіздікті қорғау құралдары мен қызметтерін көрсетуі мүмкін, бірақ толық құнынан аспауға тиіс. Мұндай алымдар амортизацияны шегергенде активтерге ақылға қонымды тиесілі табысты қамтуы мүмкін. Құралдар мен қызметтерді қамтамасыз ету үшін алынатын алымдар тиімді және үнемді негізде ұсынылады.

3. Әрбір Тарап өз аумағында алымдарды алатын құзыретті биліктері немесе органдары мен қызметтерді және құралдарды пайдаланатын авиакәсіпорындар арасында консультациялар өткізуді көтермелейді және алымдарды алатын құзыретті биліктерінің немесе органдардың және

авиакәсіпорындардың осы баптың 1 және 2-тармақтарындағы қағидаттарға сәйкестігі тұрғысынан алымдардың негізділігін нақты тексеру үшін қажет болуы мүмкін осындай ақпарат алмасуын көтермелейді. Әрбір Тарап алымдарды алатын құзыретті биліктерді пайдаланушылардың өзгерістер енгізілгенге дейін өз пікірлерін айтуына мүмкіндігі болуы үшін пайдаланушылардан алынатын алымдардағы өзгерістерге қатысты кез келген ұсыныстар туралы пайдаланушыларды уақтылы хабардар етуді көтермелейді.

4. 14-бапқа сәйкес дауларды шешу рәсімдерін жүзеге асыру кезінде Тараптардың ешқайсысы, егер: (а) ол ақылға қонымды уақыт кезеңінде екінші Тарап берген шағымның нысанасы болып табылатын алымдарды немесе практиканы қайта қарауды жүргізсе; немесе (b) осындай қайта қараудан кейін ол осы бапқа сыйымсыз кез келген алымды немесе кез келген практиканы түзету үшін билігіндегі барлық шараларды қолданса, осы баптың қандай да бір ережелерін бұзған болып есептелмейді.

11-бап

Адал бәсекелестік

1. Әрбір Тарап екі Тараптың да авиакәсіпорындарына осы Келісіммен реттелетін халықаралық әуе тасымалдарын ұсынуда әділ және тең бәсекелесуге мүмкіндік береді.

2. Әрбір Тарап әрбір авиакәсіпорынға нарықтағы коммерциялық пайымдарға сүйене отырып, олар ұсынатын халықаралық әуе тасымалдарының жиілігі мен сыйымдылығын айқындауға рұқсат береді. Осы құқыққа сәйкес Тараптардың ешқайсысы бұған кедендік, техникалық, пайдалану себептерімен байланысты немесе қоршаған ортаны қорғау себептеріне байланысты жағдайларды қоспағанда, Конвенцияның 15-бабына сай келетін біркелкі талаптарға сәйкес екінші Тараптың авиакәсіпорындары пайдаланатын әуе кемелерінің тасымалдау көлеміне, тасымалдау жиілігіне немесе тұрақтылығына, әуе кемелерінің типіне немесе типтеріне біржақты тәртіппен шектеу енгізбейді.

3. Тараптардың ешқайсысы екінші Тараптың авиакәсіпорындары үшін бірінші бас тарту құқығын, жүктеудің дәрежесі, қарсылық білдіру құқығының болмауы үшін алым туралы немесе осы Келісімнің мақсаттарына сәйкес келмейтін тасымалдау сыйымдылығына, жиілігіне немесе кез келген басқа көлеміне қатысты талаптарды енгізбейді.

4. Тараптардың ешқайсысы осы баптың 2-тармағында көрсетілген біркелкі талаптардың орындалуын тең құқықтық негізде талап етілуі мүмкін болатын немесе осы Келісімде арнайы айтылуы мүмкін жағдайларды қоспағанда, екінші Тарап авиакәсіпорнының чартерлік рейстерінің кестелерін және жоспарларын немесе ұшуды жүргізу жоспарларын бекітуге ұсынуын талап етпейді. Егер қандай да бір Тарап мәлімет үшін ақпарат ұсынуды талап етсе, онда ол делдал авиакөлік органдарына және екінші Тараптың

авиакәсіпорындарына мәліметтерді ұсыну талаптары мен рәсімдерінің әкімшілік ауыртпалығын барынша азайтады.

12-бап

Баға белгілеу

1. Әрбір Тарап екі Тараптың да авиакәсіпорындарына нарықтағы коммерциялық пайымдардың негізінде әуе тасымалдарының бағасын белгілеуге мүмкіндік береді.

2. Тараптар аумақтарының арасындағы халықаралық әуе тасымалдары үшін бағаларды ұсыну талап етілмейді. Жоғарыда айтылғанға қарамастан, Тараптардың авиакәсіпорындары Тараптардың авиациялық биліктеріне өтініш түскеннен кейін бұрынғы, қолданыстағы және ұсынылатын бағалар туралы ақпаратқа авиациялық биліктер үшін қолайлы тәсіл мен форматты пайдалана отырып, дереу қол жеткізуді ұсынады.

13-бап

Консультациялар

Әрбір Тарап осы Келісімге қатысты консультациялар өткізуге кез келген уақытта сұрау сала алады. Мұндай консультациялар мүмкіндігінше таяу уақытта, бірақ егер Тараптар өзгеше уағдаласпаса, екінші Тарап өтінішті алған күннен бастап 60 күннен кешіктірілмей басталады.

14-бап

Дауларды реттеу

1. 12-бапқа (Баға белгілеу) сәйкес туындауы мүмкін дауларды қоспағанда, 13-бапқа сәйкес консультациялар үшін белгіленген күннен бастап 30 күн ішінде шешілмеген, осы Келісімге сәйкес туындайтын кез келген дау Тараптардың келісуі бойынша шешім қабылдау үшін белгілі бір тұлғаға немесе органға берілуі мүмкін. Егер Тараптар бұған келіспесе, Тараптардың кез келгені екінші Тарапқа дипломатиялық арналар арқылы өзінің дауды төрелікке тапсыруды сұрайтыны туралы жазбаша хабарлама жібере алады.

2. Төрелікті құрамында үш төрешісі бар аралық сот жүзеге асырады, ол мынадай тәсілмен құрылады:

а) төрелік туралы өтінішті алғаннан кейін 30 күн ішінде әрбір Тарап бір төрешіні тағайындайды. Осы екі төреші тағайындалғаннан кейін 60 күн ішінде олар уағдаластық бойынша үшінші төрешіні тағайындайды, ол төрелік соттың төрағасы ретінде әрекет етеді;

б) егер қандай да бір Тарап төрешіні тағайындамаса немесе осы тармақтың а) тармақшасына сәйкес үшінші төреші тағайындалмаса, Тараптардың кез келгені 30 күн ішінде Халықаралық азаматтық авиация ұйымы

Кеңесінің Президентіне қажетті төрешіні немесе төрешілерді тағайындау туралы өтінішпен жүгіне алады. Егер Кеңестің Президенті Тараптың біреуінің азаматтығына ие болса, осы негізде құқық қабілеті жоқ деп танылмаған Вице-президенттердің ішіндегі ең үлкені тағайындауды жүзеге асырады.

3. Аралық сот осы Келісім бойынша өзінің құзыреті шеңбері туралы шешім қабылдауға құқылы және өзгеше келісілген жағдайларды қоспағанда, өзінің рәсім қағидаларын белгілейді. Төрелік сот құрылғаннан кейін өзінің нақты шешімін шығарғанға дейін Тараптардың кез келгенінің өтініші бойынша көмек көрсету бойынша уақытша шараларды ұсына алады. Егер Тараптардың қайсыбірі осыны талап етсе немесе сот осыны орынды деп тапса, төрелік сот толық қалыптасқаннан кейін 15 күннен кешіктірілмей төрелік талқылауға жататын нақты мәселелерді шешу жөнінде кеңес және қолданылуға жататын нақты рәсімдер өткізілуі тиіс.

4. Өзгеше келісілген немесе төрелік сот қаулысымен көзделмеген болса, талап-арыз аралық сот толық құрылған сәттен бастап 45 күн ішінде ұсынылуға тиіс, ал талап-арыз бойынша қарсылық білдіру осыдан кейін 60 күннен кейін ұсынылуға тиіс. Өтініш берушінің кез келген жауабы талап-арыз бойынша қарсылық білдіру ұсынылған кезден бастап 30 күн ішінде берілуге тиіс. Талап қоюшының кез келген жауабы талап-арыз бойынша қарсылық ұсынылғаннан кейін 30 күн ішінде берілуге тиіс. Егер Тараптардың қайсыбірі осыны өтінсе немесе аралық сот осыны орынды деп тапса, аралық сот соңғы жауаптың мерзімі өткеннен кейін 45 күн ішінде тыңдауды өткізуге тиіс.

5. Аралық сот тыңдау аяқталғаннан кейін немесе егер тыңдау өткізілмесе, соңғы жауап ұсынылғаннан кейін 30 күн ішінде жазбаша шешім шығаруға ұмтылады. Аралық сотта көпшілік қабылдаған шешім басым күшке ие болады.

6. Тараптар шешім шығарылғаннан кейін 15 күн ішінде оны түсіндіру туралы өтініш бере алады және кез келген түсіндіру осындай өтінішпен жүгінгеннен кейін 15 күн ішінде беріледі.

7. Әрбір Тарап өзінің мемлекеттік заңнамасына үйлесімді дәрежеде аралық соттың кез келген шешіміне немесе қаулысына толық заңдық күш береді.

8. Төрешілердің алымдары мен шығындарын қоса алғанда, аралық соттың шығыстары Тараптар арасында тең бөлінеді. Халықаралық азаматтық авиация ұйымы Кеңесі Президентінің осы баптың 2b) тармағының рәсімдеріне байланысты шеккен кез келген шығыстары аралық сот шығыстарының бір бөлігі болып есептеледі.

15-бап

Қолданысын тоқтату

Әрбір Тарап кез келген уақытта екінші Тарапқа өзінің осы Келісімнің қолданысын тоқтату шешімі туралы жазбаша хабарлама жібере алады. Осындай хабарлама бір мезгілде Халықаралық азаматтық авиация ұйымына жіберіледі.

Осы Келісім хабарлама осы мерзім аяқталғанға дейін Тараптардың келісуі бойынша кері қайтарып алынған жағдайларды қоспағанда, оны тоқтату туралы жазбаша хабарлама күнінен кейін бір жыл бойы қолданылатын Халықаралық әуе көлігі ұйымының (IATA) көлік кезеңінің соңында сағат 00:00-де (екінші Тарап хабарламаны алған жері бойынша) қолданысын тоқтатады.

16-бап ИКАО-да тіркеу

Осы Келісім және оған кез келген түзету Халықаралық азаматтық авиация ұйымында тіркеледі.

17-бап Күшіне енуі

Осы Келісім Тараптар арасындағы дипломатиялық ноталар алмасуда осы Келісімнің күшіне енуі үшін барлық қажетті мемлекетішілік рәсімдердің орындалғанын растайтын соңғы нота алынған күннен бастап күшіне енеді.

Осыны КУӘЛАНДЫРУ үшін өздерінің тиісті үкіметтері тиісті түрде уәкілеттік берген төменде қол қоюшылар осы Келісімге қол қойды.

20¹⁹ ж. «30» сентябрында Нұр-Сұлтан қаласында екі төлнұсқа данада ағылшын, қазақ және орыс тілдерінде ЖАСАЛДЫ, барлық мәтіндердің күші бірдей.

АМЕРИКА ҚҰРАМА
ШТАТТАРЫНЫҢ ҮКІМЕТІ ҮШІН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ҮКІМЕТІ ҮШІН

William H. Moser



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

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

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

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

желая способствовать расширению возможностей международных воздушных сообщений;

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

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

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

В целях настоящего Соглашения, если иное не предусмотрено:

1. Термин «Авиационные власти» означает, в отношении Соединенных Штатов означает Департамент транспорта и в отношении Республики Казахстан Министерство индустрии и инфраструктурного развития или любое лицо или ведомство, уполномоченное осуществлять функции, которые выполняются Министерством индустрии и инфраструктурного развития.
2. Термин «Соглашение» означает настоящее Соглашение и любые поправки к нему.
3. Термин «Воздушная перевозка» означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, регулярную или чартерно, за вознаграждение или по найму.
4. Термин «Авиапредприятие Стороны» означает авиапредприятие, которое получило сертификат эксплуатанта (СЭ) от авиационных властей и имеет основное место деятельности на территории этой Стороны.
5. Термин «Конвенция» означает Конвенцию о международной гражданской авиации, принятую в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает:
 - а. любую поправку, вступившую в силу в соответствии со статьей 94 (а) Конвенции и ратифицированную обеими Сторонами; и
 - б. любое Приложение или любую поправку к ней, принятые в соответствии со статьей 90 Конвенции, в той мере, в которой такое приложение или поправка имеют юридическую силу для обеих сторон в любое время.
6. Термин «Полная стоимость» означает стоимость предоставления услуги плюс разумная плата за административные издержки.
7. Термин «Международная воздушная перевозка» означает воздушную перевозку, осуществляемую через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.
8. Термин «Цена» означает любую плату, ставку или сбор за перевозку пассажиров, багажа или груза (за исключением почты) при выполнении воздушной перевозки, включая связанную с международной воздушной перевозкой наземную перевозку, назначаемые авиапредприятиями, в том числе их агентами, а также условия, определяющие наличие такой платы, ставки или сбора.
9. Термин «Остановка с некоммерческими целями» означает посадку с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, багажа, груза или почты при выполнении воздушной перевозки.
10. Термин «Территория» означает сухопутные территории, внутренние воды и территориальное море под суверенитетом Стороны; и
11. Термин «Сбор с пользователей» означает сбор, взимаемый с авиапредприятий за предоставление аэропортовых и аэронавигационных средств

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

Статья 2

Предоставление прав

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

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

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

d. иные права, предусмотренные в настоящем Соглашении.

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

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

пределами территории любой Стороны;

h. перевозить транзитную загрузку через территорию другой Стороны; а также

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

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

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

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

5. Любое авиапредприятие Стороны, выполняющее чартерные международные воздушные перевозки, начинающиеся на территории любой Стороны, будь-то перевозка в одном направлении или «туда и обратно», может по своему усмотрению соблюдать законы, правила и нормы, касающиеся чартерных перевозок, либо государства своей регистрации, либо другой Стороны. Если какая-либо Сторона применяет иные нормы, правила, положения, условия или ограничения в отношении одного или нескольких своих авиапредприятий или авиапредприятий других стран, каждое авиапредприятие другой Стороны подчиняется наименее ограничительным из таких требований. Ничто в этом пункте не ограничивает прав Стороны требовать от авиапредприятий обеих Сторон выполнять требования, касающихся защиты пассажирских средств и прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями. За исключением правил защиты потребителей, упомянутых в этом пункте, ни одна Сторона не требует от авиапредприятия другой Стороны предъявлять в связи с перевозкой с территории этой другой Стороны или третьей страны в одном направлении или «туда и обратно» более уведомления о том, что оно соответствует применимым законам, правилам и нормам, упомянутым в этом пункте, или об освобождении от действия таких законов, правил или норм,

предоставленном соответствующими авиационными властями.

Статья 3

Разрешение

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

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

Статья 4

Аннулирование разрешения

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

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

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

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

Статья 5

Применение законов

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

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

Статья 6

Безопасность

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

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

Каждая Сторона сохраняет за собой право отказывать, отменять, приостанавливать, ограничивать или налагать условия в отношении эксплуатационных уполномочиваний или технических разрешений авиапредприятия или авиапредприятий другой Стороны в случае, если другая Сторона не предпримет такие соответствующие корректирующие действия в разумные сроки, а также предпринять немедленные действия до консультаций в отношении этого авиапредприятия или авиапредприятий, если другая Сторона не применяет и не соблюдает вышеупомянутые стандарты, и немедленные действия необходимы для предотвращения дальнейшего несоблюдения.

Статья 7

Авиационная безопасность

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

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

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

4. Каждая Сторона соглашается соблюдать положения по безопасности, требуемые другой Стороной при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этой другой Стороны, и применять надлежащие меры для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, и их багажа и ручной клади, а также груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки на борт. Каждая Сторона также положительно рассматривает любую просьбу другой Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

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

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

Статья 8

Коммерческие возможности

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

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

3. Каждое авиапредприятие имеет право самостоятельно осуществлять наземное обслуживание («самообслуживание») на территории другой Стороны или по усмотрению авиапредприятия выбирать среди конкурирующих агентов для предоставления таких услуг полностью или частично. Права подвергаются только физическим ограничениям, связанным с соображениями безопасности аэропорта. Если такие соображения исключают самообслуживание, наземные службы предоставляются на равной основе всем авиапредприятиям; сборы

основываются на стоимости предоставляемых услуг; и такие услуги являются сравнимыми с видом и качеством услуг, как и если бы самообслуживание было возможным.

4. Авиапредприятие Стороны может осуществлять продажу воздушных перевозок на территории другой Стороны непосредственно и по усмотрению авиапредприятия через своих агентов, за исключением случаев, когда это может быть конкретно предусмотрено правилами чартерных перевозок страны, в которой начинается чартерная перевозка, касающимися защиты пассажирских средств и прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями. Каждое авиапредприятие имеет право продавать такую перевозку, и любое лицо имеет право приобретать такую перевозку в валюте этой территории или в свободно конвертируемой валюте.

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

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

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

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

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

8. Авиапредприятиям и косвенным поставщикам грузовой перевозки обеих Сторон разрешается без ограничений использовать в связи с международной воздушной перевозкой любое средство наземного транспорта для перевозки груза в любые пункты или из любых пунктов на территориях Сторон или в третьих странах, включая перевозку во все аэропорты и из всех аэропортов, в которых имеются таможенные органы, и на перевозку груза, находящегося на таможенном складе, согласно применимым законам и правилам. Такой груз, вне зависимости от того, перевозится он наземным

транспортом или воздушным, допускается к таможенному оформлению и таможенным средствам в аэропорту. Авиапредприятия могут выбрать выполнение наземной перевозки самостоятельно или обеспечивать ее посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземную перевозку, осуществляемую другими авиапредприятиями и косвенными поставщиками грузовой воздушной перевозки. Такие смешанные грузовые услуги могут предлагаться по единой общей цене, за объединенную воздушную и наземную перевозку, при условии, что грузоотправители не вводятся в заблуждение относительно фактов, касающихся таковой перевозки.

Статья 9

Таможенные пошлины и сборы

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

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

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

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

с. топливо, смазочные материалы и расходные технические

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

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

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

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

Статья 10

Сборы с пользователей

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

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

3. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций между компетентными властями или органами, взимающие сборы на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися средствами и службами, и поощряет компетентные власти или органы, взимающие сборы, и авиапредприятия обмениваться такой информацией, какая может быть необходима для точной проверки обоснованности сборов на соответствие с принципами в пунктах 1 и 2 этой статьи. Каждая Сторона поощряет компетентные власти, взимающие сборы, своевременно уведомлять пользователей о любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей, чтобы пользователи имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений.

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

Статья 11

Добросовестная конкуренция

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

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

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

4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятия другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей статьи, или в случаях, которые могут быть

специально оговорены в настоящем Соглашении. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она сводит к минимуму требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и авиапредприятия другой Стороны.

Статья 12

Ценообразование

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

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

Статья 13

Консультации

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

Статья 14

Урегулирование споров

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

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

а) в течение 30 дней после получения просьбы об арбитражном разбирательстве каждая Сторона назначает одного арбитра. В течение 60 дней

после назначения этих двух арбитров они назначают по договоренности третьего арбитра, который действует в качестве председателя третейского суда;

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

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

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

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

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

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

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

Статья 15 Прекращение действия

Каждая Сторона может в любое время направить другой Стороне письменное уведомление о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление направляется одновременно в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекращает действовать в полночь (по месту получения уведомления другой Стороной) в конце транспортного сезона Международной организации воздушного транспорта (ИАТА), действующего в течение одного года после даты письменного уведомления о прекращении, за исключением случаев, когда уведомление отозвано по соглашению Сторон до конца этого срока.

Статья 16 Регистрация в ИКАО

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

Статья 17 Вступление в силу

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

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

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

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ
АМЕРИКИ

William H. Moser

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

